

ROMA - ANNO II - N. 39 - 28 SETTEMBRE 1940 - XVIII • SPEDIZIONE IN ABBON. POSTALE

CRONACHE DELLA GUERRA



VERSO SIDI EL BARRANI

a colori

SAREBBE PIÙ BELLO



**AGFA FOTO
S. A. PRODOTTI
FOTOGRAFICI**

Milano. 6/22

Via General Govone, 65



ANNO II - N. 39 - 20 SETTEMBRE 1940 - XVIII

CRONACHE DELLA GUERRA

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
Roma - Città Universitaria - Tel. 40607

PUBBLICITÀ
Milano - Via Manzoni, 14 - Tel. 14.360

ABBONAMENTI

| | |
|---|--------|
| Abbonamento annuale: Italia e Colonie | L. 70 |
| Abbonamento semestrale: Italia e Colonie | L. 35 |
| Abbonamento trimestrale: Italia e Colonie | L. 20 |
| Abbonamento annuale: Estero | L. 130 |
| Abbonamento semestrale: Estero | L. 70 |
| Abbonamento trimestrale: Estero | L. 40 |

Per abbonarsi inviare vaglia o assegni all'Amministrazione, Roma, Città Universitaria, oppure versare l'importo sul C. C. Postale 124910. I manoscritti non si restituiscono anche se non pubblicati.

Esce ogni sabato in tutta Italia
COSTA LIRE 1,50

TUMMINELLI E C. EDITORI
CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

I NUMERI SPECIALI DI "STORIA" DEDICATI ALLA GUERRA



RIVISTA QUINDICINALE
ESCE IL 15 E IL 30 DI OGNI MESE

TUMMINELLI & C. - EDITORI - ROMA

IL CONVEGNO DELL'ASSE A ROMA

IL SIGNIFICATO DELLA VISITA - IL SUD-EST EUROPEO - LA NAVIGAZIONE DEL DANUBIO - UNA NOTA DELLA "TASS" - IL NUOVO ASSETTO DELLA EUROPA E DELL'AFRICA - L'INDIA IN AGITAZIONE

Accomiatatisi l'uno dall'altro con manifestazioni di così viva cordialità, poco più di due settimane or sono, alla stazione di Vienna, dopo avere, di comune accordo, redatto un ponderato lodo arbitrale, che ha risolto in maniera felicissima la ventennale controversia ungaro-romena, i Ministri von Ribbentrop e Ciano si sono ritrovati a Roma per un nuovo convegno.

Visite di tal genere, lo si sa, non rivestono alcun carattere di eccezione. Appartengono al sistema dei periodici incontri diplomatici, previsti dallo statuto delle Potenze dell'Asse e resi ancor più logici e tempestivi dal corso della guerra guerreggiata, continuamente ricco di riflessi politici. Ma, pur senza voler istituire alcuna comparazione col precedente convegno di Vienna, fecondo di così cospicui risultati, non si può non avvertire di primo acchito che le circostanze del momento hanno reso questo nuovo incontro dei Ministri degli Esteri dell'Asse particolarmente significativo.

Innanzitutto non ha bisogno di essere rilevata l'eccezionale importanza dei lunghi colloqui di von Ribbentrop col Duce, alla presenza del conte Ciano e degli Ambasciatori Alfieri e Mackensen. Gioacchino von Ribbentrop è una delle figure di maggiore rilievo della politica mondiale. Il suo popolo lo onora come uno dei collaboratori diretti del Fuehrer, che godono maggiormente della sua personale fiducia. E tutto il mondo lo stima come un uomo di eccezionale valore, in cui la pratica diplomatica è sorretta da una intuizione sicura delle forze che agitano l'umanità. L'alto elogio, tributatogli da Hitler nel discorso del 19 luglio, ha definitivamente consacrato questa fama.

Incontrandosi col Duce, von Ribbentrop è venuto a rinsaldare viepiù i legami dei Paesi dell'Asse, mentre si concludeva un movimentato periodo della storia politica dell'Europa danubiana e balcanica e si inaugurava una più attiva fase della guerra contro l'Impero britannico. La situazione dell'Europa sud-orientale, dove la Germania e l'Italia si sono assunte la parte risolutiva della chiarificazione e della ricostruzione, si riassume, oggi, nella definizione dei nuovi confini fra la Romania e l'Ungheria, fissata dal lodo arbitrale di Vienna; nei nuovi confini fra la Romania e la Bulgaria, tracciati dalle Potenze dell'Asse; nella liquidazione di quella artificiosa costruzione del sistema di Versailles, che era la Commissione internazionale del Danubio. Con questi tre fatti, un nuovo grande passo è stato compiuto verso la definitiva chiarificazione dei rapporti fra i Paesi dell'Europa sud-occidentale e fra questi e le Potenze dell'Asse. Ma questi fatti hanno naturalmente avuto riflessi nazionali e internazionali, che possono e debbono offrire materia di esame alla Germania e all'Italia.

Nella parte dodicesima del trattato di Versailles, consacrata ai porti, alle idrovie e alle ferrovie, insieme alle clausole relative all'Elba, all'Oder e al Niemen, una ve n'era che dichiarava internazionale il Danubio da Ulm in poi, e disponeva (art. 357) la costituzione di una



I colloqui di Roma: l'arrivo e la partenza del Ministro degli Esteri del Reich, von Ribbentrop. (Luce)



In rappresentanza della Spagna di Franco, il Ministro Serrano Suñer a Berlino. (Publifoto)

Commissione internazionale, chiamata ad assumere provvisoriamente l'amministrazione del fiume e ad esercitare diritti di imperio sugli Stati rivieraschi o comunque interessati al traffico danubiano. Naturalmente i profondi rivolgimenti politico-territoriali, introdotti dalla guerra nel mondo continentale e danubiano, hanno annullato in radice i poteri di questa arbitraria ed eccentrica Commissione. Occorre addivenire a una nuova sistemazione al riguardo, e appunto nei primi giorni del mese corrente si svolgevano, a Vienna, riunioni fra gli esperti dei Governi interessati alle questioni della navigazione danubiana, riunioni presiedute dal delegato germanico.

Secondo un comunicato del D.N.B., nel corso delle conversazioni è stato deciso lo scioglimento della Commissione internazionale ed è stato contemporaneamente firmato un accordo provvisorio che, mentre liquida la Commissione, assicura nel modo migliore la regolarità della navigazione danubiana. Una nota della Corrispondenza Politica Diplomatica di Berlino (15 settembre) affermava, in proposito, che le Potenze occidentali se si erano assunte, in forza del trattato di Versailles, l'alta tutela della navigazione sul Danubio, non erano affatto riuscite ad agevolarla. L'avevano, al contrario, resa sempre più difficile per i paesi situati lungo le rive del grande fiume. Tale situazione, aggiungeva l'ufficiale Agenzia, doveva considerarsi oramai annullata per sempre.

Alla stessa data del comunicato berlinese, l'Agenzia Tass diramava a Mosca un comunicato nel quale si informava il pubblico che il Commissario aggiunto agli affari esteri, Vy-chinski, aveva ricevuto, il 10 settembre, l'ambasciatore del Reich von Schulemburg, al quale aveva dichiarato che l'Unione Sovietica, nella sua qualità di Stato danubiano, non poteva rimanere indifferente al regime della naviga-

zione sul Danubio e non poteva astenersi dal partecipare alla soluzione dei problemi ad essa relativi. Di conseguenza, il Governo sovietico sperava di ricevere dal Governo tedesco tutte le informazioni appropriate circa la conferenza di esperti da esso convocata a Vienna in relazione ai traffici danubiani. Non risulta, finora, che la risposta del Reich sia stata consegnata al Governo sovietico. Ma è notevole un articolo della *Berliner Boersen Zeitung* (19 settembre) il quale dice che «l'Europa del sud-est è per le Potenze dell'Asse una porzione importante nella sfera delle loro economie e dei loro rifornimenti. Altri grandi Potenze, come l'America e l'U.R.S.S., hanno vasti spazi sufficienti alle loro necessità. In ogni modo, si verrà incontro a tutte le giustificate richieste sovietiche». L'articolo non è ufficiale, ma lascia chiaramente intendere la larghezza di vedute con la quale le Potenze dell'Asse si accingono ad esaminare i problemi nascenti dalla nuova situazione nel sud-est europeo su una base di giustizia e di comprensione, su un piano solidale di pace e di collaborazione.

E' questa nuova situazione, fatta di propositi netti per una operosa convivenza, che le due potenze dell'Asse sono decise a salvaguardare nella sua sostanza e nella sua forma. Sotto questi auspici si è iniziato il Convegno di Roma. D'altra parte, il momento della guerra è pur esso degno di attenti scambi di vedute. Le Potenze dell'Asse, trascinate alla guerra dalla lunga serie di errori e di incomprensioni delle democrazie, sono ben decise a condurre inflessibilmente la loro azione fino alla vittoria definitiva. Esse sanno molto bene che questa vittoria è sicura e inarrestabile. Sanno molto bene che è affidata a piani politici e ad apprestamenti bellici coordinati, che non hanno alcun bisogno di essere preannunciati nella sostanza, negli indirizzi e nelle date di sviluppo.

Sanno pure che ad esse sono interessate — e non soltanto come spettatrici — altre nazioni europee, particolarmente amiche e rappresentative, quali la Spagna, che rivendica giustamente Gibilterra e una adeguata posizione in Africa.

Mandando avanti secondo le tappe prestabilite la loro vigorosa azione armata in tutti i punti vulnerabili dell'Inghilterra e del suo Impero, le Potenze dell'Asse hanno già dato tante prove della loro capacità preveggenze, che possono già pensare alla costruzione della nuova Europa, liberata dal peso e dalla corruzione delle crollate egemonie. E' l'avvenire stesso dell'Europa e dell'Africa, che le Potenze dell'Asse si propongono di regolare nell'interesse stesso della civiltà del lavoro. L'Inghilterra — secondo gli articoli dei giornali tedeschi sul convegno di Roma — dovrà essere espulsa dall'Africa e perdere qualsiasi influenza sulle cose del continente europeo. Basta questo semplice enunciato per dimostrare l'importanza storica dei colloqui di Roma. Il bisogno della ricostruzione si fa ogni giorno più impellente e più palese, mentre tutta l'impalcatura del logoro Impero britannico scricchiola e dà il sentore del non prorogabile sfacelo.

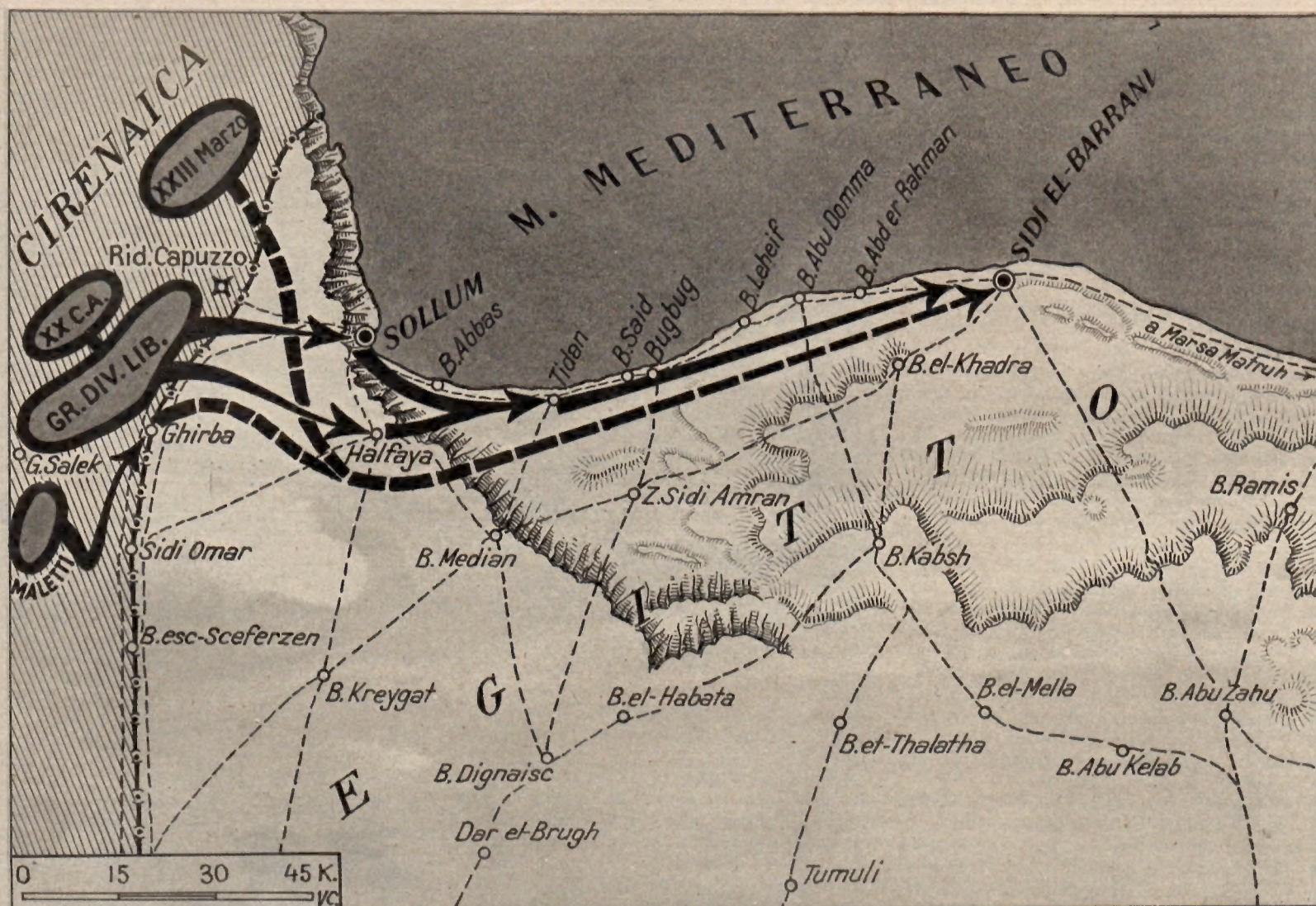
Proprio testè (15 settembre) il Comitato esecutivo del partito del Congresso panindiano approvava una risoluzione nella quale ribadiva la volontà del popolo indiano di conseguire la completa libertà e deplorava in termini straordinariamente energici che gli inglesi avessero trascinato l'India nella guerra contro la volontà del popolo indiano. La situazione dell'India appare, pertanto, come delle più delicate e delle più minacciose per l'efficiente consistenza dell'Impero di Sua Maestà britannica. Ogni movimento insurrezionale sarebbe colà fatale, non potendo più l'Impero britannico inviargli truppe di rincalzo. Mentre i soldati della metropoli e delle colonie non riescono a contenere le forze dell'Asse; mentre le vie della navigazione mediterranea sono incontestabilmente controllate dalla Marina italiana e il passaggio del Canale di Suez è oramai sotto la vigilanza delle nostre forze; gli inglesi, per raggiungere l'India, sono condannati a compiere il periplo dell'Africa, mentre anche nell'Atlantico vigilano i periscopi dei nostri sommergibili. E' lontano il tempo in cui l'Inghilterra di Asquith credeva di poter sostenere la forza dell'Impero col semplicistico programma di «aspettare e guardare»: *Wait and See*.

CRONACHE DELLA GUERRA

ha chiuso col N. 26 (Anno II) il suo primo volume. Sono pubblicati

IL FRONTESPIZIO E GLI INDICI

dei primi 37 fascicoli che comprendono un Indice generale, un Indice delle illustrazioni, un Indice per materie e un Indice delle carte geografiche, topografiche, diagrammi e tabelle. Detti indici formano un fascicolo di 16 pagine, che è in vendita al prezzo di lire 2. Gli abbonati riceveranno gli indici gratuitamente.



La battaglia del deserto

La riconsiderazione del rapporto chiaro e definitivo col quale il Maresciallo Graziani ha riassunto le operazioni svoltesi per la conquista di Sidi Barrani, offre il campo a parecchie deduzioni. La manovra delle tre colonne operanti, vi è precisamente indicata. Ottenuto un raggruppamento di forze — in modo tale che nessuno dei gruppi risultasse troppo staccato dall'altro e che, quindi, vi fosse la possibilità di dar luogo ad un rapido nuovo dislocamento, secondo le opportunità che potessero presentarsi — il disegno operativo voleva essere quello, ormai classico, di impegnare al centro il nemico perchè due colonne laterali potessero agire in maniera avvilgente. In un primo momento, si poteva auspicare un vero e proprio avviluppamento di ala con distruzione del nemico sulle sue posizioni. Si era difatti potuto accertare che questo aveva concentrato notevoli forze a distanza della costa, probabilmente con l'intenzione di puntare su una via già sperimentata, verso Giarabub e che quindi, sarebbe stato possibile svolgere una azione a più vasto raggio, che lo avrebbe sorpreso, e che avrebbe consentito di piombare per piste eccentriche sulle sue retrovie, sol che si fosse arrestato sulle posizioni. Ma, in realtà ci si trovava — per quanto questo non sia del tutto chiaro — di fronte ad una velleità offensiva anche da parte nemica. Tutto era quindi allo stato fluido con quel mutamento di dispositivi di forze cui può dar luogo un disegno offensivo non ancora a punto. Risultava che il Comando inglese cercasse a sua volta di premere in una zona molto spostata a sud,

con forze contro le quali, si sarebbe infranta una possibile azione dei non numerosi contingenti italiani. Da qui, il rapido mutamento della concezione tattico-strategica, per cui, veniva assegnata alla colonna di sinistra — verso il mare — il compito che inizialmente era affidato alla colonna di destra, agente nel deserto.

Bisogna convenire che questo movimento sorprende gli inglesi più che non l'altro proprio perchè, essendo quello più naturale data l'esistenza di una buona direttrice di marcia, si era finito col ritenere che sarebbe stato scartato dagli italiani se non altro per dare all'azione un carattere di sorpresa. Inoltre, gli inglesi sopravvalutavano le possibilità di intervento della flotta, ed anche la preoccupazione che gli italiani potevano nutrire per questo intervento.

La sorpresa poteva quindi egualmente riuscire ricca di risultati. L'azione si risolveva non già per un urto di forze avverse, ma in base ad una concezione manovrera. Ancora una volta, così, viene confermato il principio che i mezzi moderni di cui si è arricchita la guerra, rendendo più rapida e più veloce l'azione, hanno facile sopravvento su una resistenza di carattere statico e che, la guerra di posizione, ha fatto bancarotta di fronte alla guerra di iniziativa manovrata. Questo anche perchè la motorizzazione concede la possibilità di azioni a sempre più largo raggio, per modo che, non esiste linea continua che non possa essere minacciata da un avvolgimento di ala e la sola difesa possibile è quella di svolgere una manovra parallela di allungamento di ala,

Due sono difatti le possibilità che ha oggi un esercito moderno dotato di mezzi corazzati: quello di uno sfondamento, dovuto alla dinamica del colpo rapido che trae i suoi effetti dalla decisione e dalla massa di urto e l'altro, di un avvolgimento che ha il suo fondamento principale nella maggiore rapidità dei movimenti.

Il Maresciallo Graziani si è appunto servito di questa rapidità: visto che l'ala destra nemica era scoperta lungo le litoranee, si è senz'altro avventurato su di essa o meglio, ha scagliato su di essa le sue formazioni, ed ha portato una tale minaccia sul fianco e sulle retrovie, che il nemico ha fatto appena in tempo a ritirarsi il più rapidamente possibile.

Esso, aveva disposto se non delle vere e proprie linee fortificate, degli appigli difensivi. Gli sono stati inutili. Attardarsi su di essi sarebbe stato anche perdersi, e da ciò si può arguire quanto vana sia la concezione britannica secondo la quale sarebbe possibile arrecare gravi danni ad un avversario attirandolo in una ritirata che, anzichè a vantaggio, riuscirebbe a suo danno. La teoria del vuoto strategico, cara al Generale Souwaroff nella sua lotta contro Napoleone in Russia, ha fatto il suo tempo. L'avanzata, quando un esercito avanza, si svolge con uno sbalzo così fulmineo che non vi è nè tempo, nè modo di coglierlo in crisi di disorganizzazione. Se mai questa crisi può manifestarsi in chi si ritira e ne hanno dati chiari segni gli inglesi, specialmente per quel che riguarda il loro rifornimento idrico e di carburante, per mancanza

del quale han dovuto lasciare molti mezzi lungo le desertiche piste della ritirata.

La manovra avvolgente è diventata particolarmente pericolosa quando una colonna di Camicie Nere, è entrata a Sidi Barrani. La conquista ha accelerato i tempi della ritirata. Un solo risultato pratico han saputo trarre gli inglesi dalla loro fuga: quello di interrare alcuni pozzi e particolarmente i 14 caratteristici di Sidi Barrani; ma si sono illusi se hanno creduto così di creare un ostacolo o una difficoltà per gli italiani. Anche questo era preveduto.

SUPERIORITA' ITALIANA

Quali elementi di confronto si possono trarre dalle operazioni? Essenzialmente una superiore genialità di manovra da parte italiana. Il rovesciamento improvviso di una concezione iniziale per attuarne un'altra più aderente alle circostanze, e il dominio della massa d'uomini a disposizione plasmandola in altre formazioni sul terreno, indica capacità di iniziativa e padronanza delle circostanze. Per contro ha nociuto agli inglesi l'incertezza che è caratteristica delle loro operazioni terrestri. Essi avevano due possibilità: o quella di svolgere una offensiva verso la Cirenaica, sorprendendo gli italiani, o quella di restringere la propria fronte di combattimento su una zona ben delimitata. Non si sono decisi né per l'una, né per l'altra e avrebbero voluto una offensiva con mezzi inadeguati mentre poi, si sono trovati a dover semplicemente chiudersi in una difensiva che ha per caposaldo più avanzato il campo trincerato di Marsa Matruh.

Anche questa disposizione — e lo si vedrà in seguito — presenta degli inconvenienti, proprio perché non risponde ad un criterio preciso della condotta delle operazioni. Marsa Matruh è troppo eccentrica rispetto alla zona che si vuole difendere, e presenta quindi, gli inconvenienti dell'isolamento e gli altri di rendere troppo esteso il fronte a meno che, gli in-

glesiani non vogliano ricorrere ad una difesa elastica, per gradi successivi. Non si ritiene peraltro, che ne abbiano la capacità la quale deriva da un addestramento perfetto delle truppe e da una superiore competenza dei comandi.

Vediamo però come la situazione è prospettata nel campo avversario. Non potendo negare l'avanzata italiana, si cerca di svalutarne l'importanza, affermando che gli inglesi disponevano soltanto di un velo di truppe mobili, bene addestrate alla guerriglia del deserto, e con le quali hanno potuto produrre azioni di disturbo durante la ritirata. Soltanto in un secondo tempo e su altre posizioni, si avrebbe

Ordine sparso nel deserto. (Luce)



Aspetti e scene della nostra avanzata: segnalazioni e notizie a un posto di comando. (Luce)



uno scontro col grosso dei contingenti che l'Inghilterra avrebbe riunito. Sarebbe difatti intenzione del Governo di Londra di rendere intangibili i capisaldi della difesa inglese e cioè Alessandria, il Cairo ed anche Kartum e Porto Sudan. Un giornalista straniero nota però che, anche senza voler mettere in dubbio il valore delle truppe Australiane, della Nuova Zelanda, dell'India ecc., occorre tener conto che è la prima volta che esse si trovano in un paese straniero e devono operare in un clima al quale non sono abituate. Per contro gli italiani, che hanno molti meridionali nei contingenti dislocati in Libia, si trovano nell'Africa del Nord come in casa propria. Le loro qualità fisiche, la pazienza, la sobrietà, la costanza e la resistenza, si conformano benissimo all'atmosfera africana. Lo dimostrano le precedenti imprese: quella di Cufra, nel cuore del Sahara, la marcia su Addis Abeba, la stessa battaglia per la conquista della Somalia ex britannica. Da Londra viene anche segnalato che gli italiani incontrerebbero difficoltà nel deserto libico accresciute dai bombardamenti aerei e navali durante i quali le navi, come nell'azione su Sollum e su Sidi Barrani, possono avvicinarsi quanto vogliono alla costa. Ma un corrispondente americano osserva



che gli italiani hanno riportato non soltanto un successo militare ma anche un successo diplomatico perchè l'Egitto non è finora uscito dalla sua neutralità e difficilmente ne uscirà finchè vedrà gli italiani vittoriosi. Un corrispondente dal Cairo di un giornale inglese insiste ancora una volta sul fatto che le colonne in marcia sono facilmente individuate nel deserto e quindi vulnerabili dall'alto, ma in realtà non si è avuto modo di constatare alcuna micidiale iniziativa degli aerei britannici. Poichè un giornale turco scrive che, « se anche gli italiani riuscissero a superare tutti gli ostacoli naturali, vi è da dubitare che essi possano fronteggiare con successo le fresche truppe britanniche che li aspettano », e poichè un altro critico militare parla « di un piano inglese per attirare le forze italiane nel deserto », un altro scrittore oppone che la minaccia dell'Egitto è ormai divenuta effettiva e che malgrado la prudente concentrazione di forze sul fronte metropolitano come base fondamentale della difesa, gli inglesi « farebbero male a sottovalutare il temprato esercito libico di Graziani e il pericolo del suo attacco contro un avamposto vitale che viene subito dopo l'Inghilterra nella considerazione di chiave del sistema imperiale ».

Oltre Sollum con le colonne motorizzate, (Luce)



Si parla quindi del modo come gli italiani hanno avanzato, ed il giornalista Aldridge, che segue le operazioni sul fronte inglese, riconosce che l'impiego dei carri armati da parte italiana è stato di estrema efficienza potendo paragonarsi a quello che i russi fecero in Finlandia, in lunghe colonne piuttosto che non a ventaglio. Le truppe italiane, prosegue lo stesso corrispondente, hanno dimostrato coraggio e spirito offensivo e i rifornimenti seguono le truppe con sorprendente rapidità. Il modo come sono state risolte le difficoltà logistiche è considerato con sorpresa, e si osserva come metodicamente, e quasi insensibilmente, gli italiani abbiano saputo portare avanti forniture di acqua e di tutto quanto occorreva all'avanzata, per cui se vi sono state limitazioni preventive, non vi sono mai state deficienze nel corso dell'azione.

LA POSTA DEL GIOCO

E' naturale che, desumendolo da quanto già si è verificato, si cerchi di indovinare e percorrere le azioni future. Se un giornale di Londra afferma che « la resistenza inglese a Marsa Matruh sarà favorita da buone linee di rifornimento, da larga disponibilità di acqua e dalla possibilità di rinforzi, mentre gli italiani avranno alle spalle 500 chilometri di deserto senza strade », aggiungendo che essi dovranno arrivare ad Alessandria prima di giungere al Canale di Suez e che questo risultato è quasi impossibile, altri afferma che le sorprese per nuove iniziative italiane non sono impossibili in quanto gli italiani — è questa l'opinione del critico militare del « New York Times » Hamson Baldwin — potrebbero invadere l'Egitto partendo da Giarabub o dall'oasi di Siva. Queste possibilità sono oramai già superate dal fatto che gli italiani si sono assicurati basi di partenza molto più avanzate ed ecco, più attendibili le voci secondo le quali l'Inghilterra temerebbe una doppia offensiva: la prima dalla Libia in direzione del Cairo, la seconda dall'Etiopia avendo come obiettivi Kartum e Berber. Abbiamo già prospettato queste ipotesi; ci basterà quindi di riportare il seguente giudizio di fonte neutrale « Perdere l'Egitto, significherebbe per l'Inghilterra perdere Suez, sbocco vitale insostituibile tra l'Oriente la Metropoli. D'altra parte l'Italia imperiale non indietreggerà di fronte alle difficoltà, poichè è la prima ad essere consapevole di quanto grande e decisiva sia la posta in gioco ».

G. D. B.

Anticarro nella pietraia marmarica, (Luce)





L'IRRESISTIBILE AVANZATA

Fronte egiziano - Settembre

Il confine Cirenaico - Egiziano corre in linea quasi meridiana dal mare, una ventina di chilometri a Sud di Porto Bardia, fino all'oasi di Giarabub, per una lunghezza di circa 300 chilometri; di là, si prolunga ancora per oltre 800 chilometri all'incirca, nel deserto. Tale confine fu definito mediante un accordo fra Italia, Inghilterra ed Egitto, firmato il 6 dicembre 1925 al Cairo e tracciato dagli esperti nei successivi anni 1926 e 1927: di esso solo la prima parte, quella cioè fino al 24° parallelo ha importanza militare, e corrisponde ai 270 chilometri del famoso reticolato costruito dal maresciallo Graziani per impedire il contrabbando praticato con i ribelli da agenti britannici ed egiziani.

La frontiera sul mare, come si è detto, incomincia poco oltre Porto Bardia; là dove sorgevano la ridotta Capuzzo-Amseat, della quale si è tanto parlato, e poco discosto da essa, la cosiddetta « caserma dei carabinieri », ora ridotte entrambe in un mucchio enorme di rovine.

Lungo la linea di frontiera non sorgono abitati di sorta; sul mare, dalla ridotta Capuzzo ad Alessandria, non vi sono che tre centri abitati di qualche importanza: Sollum, Sidi Barrani e Marsa Matruh, i quali corrispondevano a tre successive linee di fortificazioni nemiche: meno importante quella facente capo a Sollum ed alla sua baia; di molto maggiore efficienza e robustezza, quella di Sidi Barrani; vero e proprio campo trincerato, do-

tato di un vasto sistema di opere quello di Marsa Matruh.

Il territorio fino a Sidi-Barrani si ricorderà che apparteneva al complesso Cirenaico, e che, come tale, era stato assegnato all'Italia dal trattato di Ouchy, col quale si concluse la guerra italo-turca del 1911-12; ma successivamente l'Inghilterra riuscì abilmente a venirne in possesso, approfittando delle difficoltà a noi create dal movimento Senussita. Fu, poi regolarmente ceduto dall'Italia, col trattato del 1925, in cambio dell'Oasi di Giarabub.

E' questo il territorio, estendentesi per circa un centinaio di chilometri lungo la costa mediterranea, che è stato riconquistato all'Italia mediante le vittoriose operazioni militari svoltesi tra l'11 ed il 16 settembre.

La stampa inglese ed egiziana — come avverte il rapporto del Maresciallo Graziani al Duce — si era affannata a predire che mai e poi mai le truppe italiane si sarebbero azzardate ad operare in pieno deserto marinarico. Scriveva, ad esempio, l'*Ahram* dell'11 agosto, che fra mare e deserto avrebbero potuto transitare al massimo 15 o 20 mila uomini e che il passaggio di autocarri e di autoblindate sarebbe stato difficilissimo, specialmente dall'agosto alla metà di ottobre. E concludeva testualmente, che una simile spedizione avrebbe avuto solo cinque probabilità di successo su cento, e solo nel periodo dal novembre al marzo.

Ebbene, queste previsioni della stampa avversaria, e probabilmente non soltanto della stampa, sono state smentite in pieno dai fatti, ed ancor meglio e più completamente saranno smentite in seguito.

Il Comando italiano aveva dinanzi a sé due direttrici di marcia principali, sulle quali avanzare le sue colonne: quella lungo la fascia costiera e quella interna, attraverso cioè il deserto. La prima era la più allettante, anche per la facilità delle comunicazioni, ma presentava l'inconveniente di presentare il fianco sinistro al mare, dal quale, la flotta inglese avrebbe potuto pronunciare offese più o meno gravi, e tali da poter compromettere l'esito dell'operazione. Per tale considerazione, il primitivo disegno di operazioni del nostro Comando Superiore prevede, essenzialmente, un attacco aggirante da sud-ovest, per la destra, da integrare al momento opportuno con una duplice azione avvolgente su Sidi Barrani; ed i primi movimenti delle nostre truppe risposero perfettamente a tale concezione.

Senonché tali movimenti ebbero per effetto immediato di richiamare appunto a portata della direttrice esterna della nostra marcia importanti forze meccanizzate avversarie; la maggior parte, infatti della famosa divisione corazzata inglese, che ci aveva fin qui fronteggiati sul confine egiziano, veniva segnalata in rapido concentramento nel settore corrispondente a quello ove si svolgeva il movimento aggirante delle nostre colonne libiche, le quali, anzi, furono notevolmente ostacolate e subiro-

no anche perdite notevoli, specialmente ad opera dell'aviazione avversaria.

In vista di ciò, il Comando italiano decideva di cambiare rapidamente e radicalmente il disegno operativo, concentrando un buon nerbo di forze sulla sinistra, presso il mare, e puntando fulmineamente, per la direttrice costiera, su Sollum prima, e quindi su Sidi Barrani, in modo da tagliare le forze corazzate nemiche dalla loro base e da costringerle a ripiegare sul lontano campo trincerato di Marsa Matruh per piste malagevoli e prive di ogni risorsa.

Un forte schieramento di truppe libiche e metropolitane fu, quindi, imbastito rapidamente nel settore prescelto per l'attacco, sostenuto da un poderoso nerbo di artiglierie di medio e piccolo calibro; le colonne, che avevano iniziato il movimento aggirante lungo la direttrice esterna, dovevano tenersi pronte a sfruttare gli eventi.

I movimenti iniziali si svolsero tra il 10 ed il 13; il mattino del 13, ebbe luogo l'avanzata su Sollum e l'Uadi Halfaya. Uno sbalzo magnifico e sicuro, che piombò sulla cittadina litoranea con piena sorpresa, perchè il nemico si attendeva l'attacco principale a sud, tra Sidi Omar e Sceferzen. Alla sera del 13, le nostre avanguardie erano già a Tidam e Khedin, 25 chilometri circa ad est di Sollum.

Il nostro Comando, allora, decideva di sfruttare pienamente il riuscito colpo di sorpresa, puntando senz'altro su Sidi Barrani. Una divisione di Camicie Nere, tutta autocarrata, ed un raggruppamento di forze celeri libiche

Fronti all'azione mentre si avvanza. (Luce)



Contro l'offesa aerea. (Luce)



In batteria in appoggio dell'avanzata. (Luce)



Un pezzo fra la sabbia e gli sterpi della Marmarica. (Luce)



scavalcavano, quindi, le truppe che avevano operato su Sollum, e prontamente iniziavano il nuovo sbalzo.

La famigerata Agenzia Reuter, subito dopo la nostra conquista di Sollum, si era affrettata a tentare, anzitutto, di svalutare la conquista stessa, negando a Sollum ogni valore militare, mentre tutti sanno che non è così, tant'è vero che a Sollum alta gli Inglesi avevano costruito un intero quartiere di caserme e che ancor oggi possono vedersi le vestigia delle opere di difesa profuse in tutta la zona. L'Agenzia Reuter, poi, soggiungeva che, ad ogni modo, lo sbalzo italiano non avrebbe potuto spingersi molto più in là di Sollum, perchè le truppe sarebbero state sfiancate dal deserto, dalla temperatura torrida, dalla mancanza di strade.

Anche queste previsioni nemiche dovevano essere completamente contraddette dai fatti.

Il deserto c'era, sì, ed era desolante, affocato, ostilissimo; la temperatura era sì, più che torrida, perchè aggirantesi fra i 45 ed i 50 gradi all'ombra, e per di più, nella giornata conclusiva, resa ancor più pesante e micidiale dall'imperversare del *ghibli*, la strada tra Sollum e Sidi Barrani, non era che un'orribile pista sabbiosa, nella quale le ruote degli automezzi affondavano fino al mozzo. Pure, tutto ciò non valse ad arrestare lo slancio, l'ardimento, la resistenza, l'abnegazione delle truppe italiane.

Invano, il nemico tentò di frenare la nostra avanzata, con una formidabile azione di artiglieria nel pomeriggio del giorno 15, nella zona di Bug-Bug, una trentina di chilometri prima di Sidi Barrani; invano mandò più volte i suoi stormi da bombardamento a spezzonare e mitragliare le nostre colonne in marcia. Alle ore 14,45 del giorno 16, i nostri reparti di avanguardia entravano in Sidi Barrani, donde il nemico volgeva in precipitosa fuga.

Incalzato, però, e premuto dalle nostre truppe stesse e dalla nostra aviazione esso subiva perdite considerevoli di uomini e materiali, tanto che si può calcolare che la metà circa dei mezzi corazzati impiegati nella battaglia siano stati perduti.

La nostra azione, mirabile per concezione tattica, per abilità e precisione di esecuzione e per sforzo logistico, è felicemente riuscita; siamo penetrati per circa 100 chilometri nel territorio egiziano, e da questa prima preziosa vittoria è lecito trarre ogni migliore auspicio per le future battaglie.

Se gli Inglesi non hanno ancora compreso la forza ed il valore dell'avversario che hanno di fronte, il condottiero di questa prima battaglia vittoriosa ha detto che lo comprenderanno quanto prima.

AMEDEO TOSTI



Organizzazione difensiva cam-
pale in riva al mare. (Luce)



Breve sosta per riprender forza. (Luce)



La distesa desertica e i luoghi
del combattimento. (Luce)



LIBICI

Dalla relazione del Maresciallo Graziani: " pari allo sforzo delle macchine è stata la resistenza dei nostri Fanti, delle Camicie Nere e delle truppe libiche ". Ed ecco nelle varie specialità i magnifici combattenti ormai provati in cento battaglie vittoriose: 1) Parata di meharisti, 2) Sentinelle del deserto. 3) Thuaregs al pezzo. 4) Grido di giubilo per la vittoria. 5) Ascari in marcia. 6) Veterani dei battaglioni (Foto Bruni).





SILENZIOSA E OPERANTE

IL CONTRIBUTO DELLA MARINA

E' abbastanza giudizioso quanto scrive il critico militare del *New York Times* affermando che la campagna egiziana può decidere le sorti della guerra, perchè se la lotta oggi impegnata nelle isole britanniche dovesse trascinarsi senza una decisione, basterebbe la perdita del controllo del Mediterraneo a segnare la sconfitta dell'Inghilterra. La perdita dell'Egitto avrebbe difatti per questa conseguenze incalcolabili, in quanto implicherebbe perdere il mondo arabo; veder tagliate le proprie linee di comunicazione imperiali attraverso il Canale di Suez e il Mar Rosso; dover abbandonare alle Potenze dell'Asse i petroli del Vicino Oriente e perdere infine ogni superstita punto di appoggio nel Mediterraneo.

La posta del gioco è dunque alta. E accade che, nel corso della lotta, si scontrino due tendenze: quella navalistica, che è proprio dell'Inghilterra e l'altra militaristica, che appartiene più particolarmente alle concezioni dell'Asse. Mai l'antagonismo fra le due tendenze, che particolarmente negli ultimi cinquant'anni hanno tenuto divise le opinioni dei competenti, si manifestò in modo più netto: la Gran Bretagna ha difatti posto nella flotta ogni speranza di difesa dei possedimenti più lontani e nel dominio delle grandi rotte oceaniche la garanzia della sua sovranità, mentre, date le posizioni geografiche, Germania ed Italia tendono a sovrapporre il concetto militaristico, e cioè di una conquista territoriale, a quello navalistico di una tenuta del mare.

Nel Mediterraneo le due tendenze si scontrano con queste finalità: per l'Inghilterra impedire che vi siano comunicazioni fra l'Europa e l'Africa, determinando il più stretto isolamento delle colonie italiane; per l'Italia escludere l'Inghilterra dal Mediterraneo privandola delle attuali basi.

Da ciò una serie di problemi diversi: quelli inglesi essendo volti a dare alla strategia na-

vale un compito preponderante, quelli italiani essendo indirizzati a prevenire le manifestazioni di quella superiorità impedendola prima che possa manifestarsi.

All'uopo l'Italia si trova ad avere sulla sponda africana, un numero sufficiente di uomini e mezzi che già in una azione offensiva iniziale hanno dimostrato la capacità di poter travolgere le resistenze avversarie. Quando la marcia nella zona desertica dell'Egitto avesse progredito tanto da raggiungere Alessandria, un colpo gravissimo sarebbe stato inferto alla potenza marittima britannica. Essa avrebbe perduto la maggiore base nel Mediterraneo orientale e si vedrebbe confinata nel triangolo Cipro, Caifa, Giaffa. Potrebbe ancora esercitare una minaccia, ma assai più limitata, alle vie di comunicazione, non potrebbe mai pensare di effettuare o semplicemente aiutare una riconquista delle posizioni perdute. Questa è difatti la fondamentale differenza fra navalismo, e militarismo: che il primo può impedire all'altro di tenere delle posizioni senza che abbia tuttavia possibilità di conquistarle per proprio conto e il secondo può render nulla l'azione del primo quando si sia assicurato condizioni di indipendenza dal mare. Si potrà dire che queste non esistono se non in casi rarissimi ma anche dando la cosa come acquisita, non c'è, d'altra parte, alcuna nazione che, accanto alle proprie forze terrestri, non abbia sviluppate quelle navali e l'Italia è fra le nazioni quella che forse meglio di ogni altra ha saputo mantenere un perfetto equilibrio.

I VANTAGGI E LE DISTANZE

Nell'urto delle forze navali, una volta che l'occupazione territoriale abbia spinto quelle inglesi in un sempre più ristretto campo di azione, le distanze che sono le determinanti principali della strategia navale, verrebbero a creare all'Italia condizioni di assoluto privilegio. Ba-

sta riferirsi perciò alle congiungenti dei punti d'appoggio marittimi dell'una o dell'altra fra le due avversarie. Diamo come già acquisita all'Italia la piazzaforte di Alessandria e per lo sbarramento del Mar di Levante avremmo una congiungente Rodi-Alessandria con un percorso di 600 chilometri circa. Il punto intermedio della sorveglianza affidata a formazioni navali dislocate sull'una o l'altra costa, sarebbe a 300 chilometri per modo che una formazione navale britannica partita nel caso più favorevole agli inglesi da Cipro, sarebbe sempre preceduta sul luogo di incontro da una squadra italiana che partisse contemporaneamente da Rodi o da Alessandria, poichè la distanza che dovrebbe coprire la formazione inglese varierebbe dai 450 ai 600 chilometri secondo la base di partenza.

Da ciò una posizione di assoluto vantaggio dell'Italia rispetto all'Inghilterra nella situazione mediterranea che si sarebbe determinata. Da ciò ancora la necessità della flotta inglese, per aprirsi il passaggio di dover affrontare la flotta italiana, la quale ha tutte le ragioni di attendere serena mentre maturano le circostanze per far perdere del tutto all'Inghilterra il dominio del mare.

LA VERA SITUAZIONE

Ma esiste comunque questo dominio inglese del Mediterraneo, e, nel Mediterraneo, anche del solo settore orientale? Se vi fosse, avrebbe per lo meno dovuto impedire il traffico dei rifornimenti fra la Madre Patria e la Libia e particolarmente quello con Bengasi diventato scalo principalissimo per i rifornimenti dell'azione in corso verso l'Egitto. Sta di fatto che questo traffico ha potuto invece intrecciarsi senza che una sola nave italiana in convoglio o in navigazione isolata, sia mai stata affondata o danneggiata o comunque disturbata dal nemico.

E qui si manifesta precisamente il contributo che la Marina ha fornito all'azione delle truppe terrestri. Essa ha un compito tutt'altro che facile. Sarebbe un inutile svalutare il nemico, affermare che esso non disponga di mezzi considerevoli e di una capacità che gli viene fra l'altro dalla tradizione e non manca per di più, rispetto ad alcune posizioni italiane di situazioni favorevoli.

Silenziosa ed instancabile in confronto del-

l'avversario la Marina italiana ha dovuto finora assolvere i seguenti compiti: 1) assicurarsi il dominio della zona centrale del Mediterraneo e cioè di quella che bagna le nostre coste; 2) impedire quanto è più possibile il traffico navale britannico da occidente ad oriente nel Mediterraneo; 3) fronteggiare ogni possibilità di congiungimento delle due squadre navali che l'Inghilterra tiene ad occidente per la difesa di Gibilterra, e ad oriente e per la difesa del Canale, creando una costante minaccia verso l'una e l'altra zona; 4) mantenere non soltanto il contatto fra le isole Eggee e la Madre Patria e le coste libiche e la Madre Patria, ma assicurare la difesa delle une e delle altre. Ognuno di questi compiti, non facili, non lievi, che richiedono sorveglianza continua, lunghe soste in agguato o in avanscoperta di unità isolate, difficili compiti di scorta in convoglio, è stato eseguito.

Nè con il contributo dato direttamente o indirettamente, alla conquista dell'Egitto l'azione della Marina è esaurita. La nostra avanzata ha di per sé creato nuovi problemi non solo con la necessità di sorvegliare un più lungo svolgimento di coste, sempre più vicino a basi nemiche, ma anche con la probabilità di dover far fronte ad una maggior pressione della flotta britannica, come reazione naturale all'insuccesso e come unico modo di potere, col cannoneggiamento navale rendere più difficile l'avanzata italiana.

Si tratta di compiti specificamente gravi i quali si accresceranno una volta che le truppe di terra abbiano potuto attingere posizioni prossime al corso del Nilo o addirittura quelle sul Delta. Perché in tal caso, altri problemi si affaceranno e anzitutto quello di creare alle spalle della resistenza che gli inglesi potranno opporre su posizioni specialmente preparate e fortificate e anche naturalmente adatte alla resistenza, una minaccia che possa ridurre le resistenze stesse. Si presenta quindi fin da questo momento il problema del Canale di Suez e in proposito considerazioni di altro genere si affacciano.

NEL SETTORE ORIENTALE

Su Suez si hanno le seguenti notizie: anzitutto quella che gli inglesi hanno già sentito come per i necessari traffici e rifornimenti, sia diventato aleatorio il consueto sbocco del Canale. La strada ferrata che congiunge Porto



Sudan a Berber ed al Cairo, attraverso la vallata del Nilo, è oggi considerata la strada strategica di terra su cui si svolge tutto il traffico riguardante lo smistamento dei rinforzi indiani e australiani e l'approvvigionamento delle forze britanniche, ed ha già sostituito nettamente la vecchia strada Suez-Ismailia-Porto Said. Qualche mese fa, la propaganda inglese, volendo impressionare le fantasie, cercava di accreditare che il traffico sul Canale, andava aumentando considerevolmente di intensità. Il numero dei piroscafi in transito per Suez, sarebbe stato tale, che una parte di essi sarebbe stata appoggiata su porto Said ed un'altra su Alessandria. Più di recente, giungevano però, altre notizie. La compagnia del Canale di Suez accusava una crisi. Con l'inizio della guerra, il traffico per il Canale era diminuito del 50%, ma, ciò nonostante i dividendi distribuiti dall'amministrazione furono, all'inizio dell'anno, egualmente elevati. Cessò invece ogni traffico con l'intervento dell'Italia e quindi, la Compagnia, allo scopo di mantenere i dividendi più alti possibili ha cominciato con licenziare il personale. Si è già accennato che gli inglesi



hanno fatto un grande scalpore sull'arrivo in Egitto per la via del Mar Rosso di un lungo convoglio di navi, recanti rinforzi di uomini e di materiali provenienti da ogni colonia o dominio inglese inviati poi in diciassette diverse destinazioni. Non è certamente tale avvenimento che possa indurre ad un criterio di valutazione sulla funzionalità o meno del Canale di Suez. Ma si è notato piuttosto come l'Italia con i suoi sommergibili abbia creato anche allo sbocco del Mar Rosso verso l'Oceano Indiano, un altro motivo di preoccupazione.

Quanto il canale sia indispensabile rispetto alle varie posizioni inglesi nell'Oriente, abbiamo già messo in rilievo. Nei riguardi dell'Inghilterra, già Talleyrand e Renan ne avevano vista l'importanza vitale. Per l'Italia assumerebbe un qualche interesse primordiale, non solo in quanto costituisce la via di comunicazione con i possedimenti dell'Impero, ma in quanto con la libertà di traffico attraverso le sue acque si verificherebbe la liberazione definitiva dalle strettoie mediterranee.

Accanto all'elemento di carattere militare, ve ne è inoltre uno di carattere amministrativo. Come è noto, la compagnia del Canale di Suez esigeva, per quella che come giustificazione veniva detta la manutenzione del canale, ma in realtà, a titolo puramente speculativo, un pedaggio, il più esoso che si praticasse sulle vie del traffico, poichè, più alto del 60% di quello richiesto nel canale del Panama. Secondo notizie dello *Shipping World*, le tariffe, a partire dal dicembre 1938, erano di cinque scellini e nove pence per tonnellata per le navi a pieno carico, di due scellini e 10.5 pence per le navi a vuoto e di 5 scellini e 9 pence per ogni passeggero. I dividendi distribuiti per ogni azione, sono stati ai primi del 1939 di 17.000 franchi. Soltanto una parte delle rendite del canale, competeva finora all'Egitto e precisamente un canone annuale di 300.000 lire egiziane, in attesa di potere, allo spirare di un certo termine, riacquistare la perduta padronanza della impresa. Sarebbe in tal caso, interesse dell'Egitto, che il canale fosse maggiormente frequentato e ciò si verificherebbe come conseguenza indubbia della cessazione dell'eccessivo fiscalismo finora adottato.

Quanto alla difesa dell'opera, essa si sa co-

me è effettuata. Gli inglesi ne hanno guarnito le sponde di opere fortificate con batterie costiere e contraeree, con casematte accuratamente dissimulate, e con profondi scaglionamenti di reticolati. Ma la difesa del canale è altrove, è cioè su tutto il territorio circostante e, difatti, nella stessa opinione britannica si prospetta non solo la possibilità di una offensiva da occidente verso oriente, ma anche di una offensiva dal sud che, determinerebbe senz'altro il successo di una operazione di grande stile che non potrebbe avere altre finalità che queste: privare l'Inghilterra delle sue strade imperiali, sia per via di acqua, che di terra e degli sbocchi estremi dal Mediterraneo verso l'Oriente con la caduta di Alessandria, Porto Said, Giaffa e Caifa e cioè, precisamente di quelle basi alla cui capitolazione la marina italiana non potrebbe non portare il suo contributo.

NEL SETTORE CENTRALE

Ma, accanto a questa azione nel settore orientale, non ne manca un'altra nel settore centrale del Mediterraneo. In questi giorni la propaganda britannica ha menato, come suole, grande scalpore, dal fatto che navi inglesi si siano avvicinate alla costa in posizione adatta per un bombardamento di Sidi el-Barrani eseguito con grossi calibri e, poichè l'azione si svolgeva di notte, illuminando i bersagli, con razzi e proiettili. Le navi sarebbero passate e ripassate tre volte senza che si manifestasse reazione, ma debbono essersi pentite della confidenza acquistata, poichè sono incappate in un campo di mine fatte scoppiare per contatto elettrico dalle quali, le unità inglesi avrebbero riportato « qualche danno ». Se gli inglesi parlano di danni vuol dire che il disastro deve essere stato proprio grosso, poichè di solito cantano vittoria anche quando scappano...

Essi bombardando Sollum e Sidi el-Barrani, ritenevano per lo meno, di colpire a due o tre giorni di distanza dalla occupazione, chissà quali concentramenti di mezzi e di uomini. Si può senz'altro dire, che si sbagliavano, poichè l'azione era preveduta e gli italiani hanno ben diverso concetto degli inglesi per quanto riguarda i loro movimenti nel deserto, soddisfatti comunque dello spreco di forze e proiettili avversari.



Mentre si naviga veloci. (Luce)

NEL SETTORE OCCIDENTALE

Di non minore interesse, sono gli avvenimenti sul settore occidentale. Si può, al riguardo, ritornare su quanto già si è accennato, circa le azioni compiute al di fuori del Mediterraneo da alcuni sommergibili italiani. Non è il caso di dare particolari tecnici sul modo come imprese del genere possono essere effettuate, ma, è di un certo interesse riferire quanto viene ammesso da tecnici navali russi. Essi partono dalla osservazione che la flotta italiana comprendeva, al primo dicembre 1939, 120 sommergibili. Dal punto di vista quantitativo e qualitativo, è indubbio — essi dicono — che l'Italia occupi il primo posto fra le maggiori potenze. Ed è poi la disposizione delle basi navali che garantisce all'Italia possibilità di agire anche nell'Atlantico.

Il passaggio per lo Stretto di Gibilterra, presenta alcune difficoltà, date le correnti marine (è noto che lo Stretto è attraversato da due correnti, l'una fredda e l'altra calda e, l'una in senso ascendente e l'altra in senso discendente). «Le azioni dei sommergibili italiani — scrivono sempre i giornali russi — rappresentano un grave pericolo per le vie commerciali inglesi che conducono verso le coste africane e verso l'America» costituiscono cioè un pericolo anche per quella via del Capo, sussidiaria a quella di Suez, che, è la sola sulla qua-

le si avventuri la navigazione britannica per l'Oriente dopo l'intervento in guerra dell'Italia.

I SOMMERGIBILI E IL LORO IMPIEGO

Molte considerazioni vi sarebbero da fare circa la superiorità che può dare ad una marina, nelle presenti situazioni, la larga disponibilità di sommergibili. Gli inglesi devono precisamente una delle loro maggiori deficienze alla scarsità di unità di questo tipo che hanno sempre tenuto in considerazione secondaria ed hanno cercato di svalutare nei suoi vari impieghi. Essi sono invece complessi ed importanti. Non si può negare l'utilità del sommergibile, specialmente se dotato di grande raggio di azione, per il mantenimento di un blocco, perchè esso può rimanere per giorni e notti consecutive sull'imboccatura di rade

nemiche, ben nascosto e capace di mandare per radio importanti notizie sui movimenti avversari. Può anche essere adoperato quale violatore del blocco per trasporti di carattere puramente economico, come durante la passata guerra fecero i tedeschi col sommergibile commerciale «Deutschland» ed in tale attività potrebbero riuscire molto utili sommergibili in funzione di navi cisterna per trasporto carburanti. Ma naturalmente, l'impiego ideale del sommergibile è quello di silurante. Solo, che in questo compito, comincia a trovare un concorrente nell'idrosilurante, che ritorna in linea nell'aviazione da marina italiana, non già come una imitazione dell'impiego che ha trovato in Inghilterra, ma come una ripresa di quegli esperimenti che portarono al tentativo — di cui si è parlato in altra occasione — del siluramento di una corazzata austriaca



nelle acque ben guardate di Pola. Proprio all'azione di un idrosilurante, si deve l'affondamento di un incrociatore inglese del tipo «London» da 10.000 tonn. avvenuto nella notte sul 18 settembre. E poichè si tratta di perdite nemiche, non si può trascurare che da formazione aerea italiana è stato colpito e con ogni probabilità definitivamente affondato, anche un sommergibile britannico.

RIPERCUSSIONI ORIENTALI

Soltanto perchè rappresenta lo sviluppo di una situazione cui abbiamo accennato in un precedente articolo, segnaliamo quanto si è verificato in Indocina. I giapponesi, svolta una serie di trattative con le autorità locali francesi, hanno avanzato oltre il confine ed un breve scontro si è verificato al posto francese di Dong Dang, perchè la sua guarnigione, a quanto sembra, non informata a tempo, ha creduto di resistere, finchè non sono giunte le opportune spiegazioni. La situazione è nota: i giapponesi sapendo che la ferrovia tra Haiphong e lo Yunnan è l'ultima via di accesso di cui dispone l'esercito di Chang Kai Scek per i rifornimenti inglesi ed americani di materiale bellico, intendono occuparla, per salvaguardarsi e fors'anche per servirsene nel modo più conveniente a risolvere la situazione nei confronti della Cina. Nell'occupare la parte settentrionale dell'Indocina, hanno però dichiarato che intendono rispettare la sovranità francese. Alcune rivendicazioni di carattere irredentistico vengono invece avanzate dal Thailand. Sembra anche che i giapponesi, oltre il passaggio delle truppe sulla ferrovia, abbiano chiesto la disponibilità di alcune basi aeree, e la mossa compiuta potrebbe anche segnare con la fine della resistenza cinese, una chiarificazione definitiva anche in quella zona. Si spiega quindi il disappunto inglese ed americano.

A Londra si vede una minaccia per Singapore e a New York si considera che la fine della guerra con la Cina significherà un rafforzamento del Giappone ed una maggiore gravitazione verso il sud. Per chi consideri più disinteressatamente la situazione, non si tratta invece che di un logico e fatale sviluppo delle preesistenti premesse.

NAUTILUS

Di giorno in giorno

1) L'aviazione appare oggi protagonista ed ecco il Fuehrer che ha consegnato il bastone di maresciallo ai Comandanti dell'Aviazione. (Foto R. D. V.). 2) I pirati inglesi dell'aria: la devastazione della chiesa di Hamm in Westfalia (Publifoto). 3) Alle Bermude: il porto di Hamilton ceduto dall'Inghilterra all'America come base navale (Bruni). 4) Fra americani e giapponesi: l'Ambasciatore degli Stati Uniti Joseph C. Grew, e il Ministro degli Esteri Yosuke Matsuoka, discutono la situazione (Publifoto). 5) In attesa degli eventi che matureranno, il Caudillo spagnolo, Generalissimo Franco, assiste a S. Sebastiano all'incoronazione della Vergine (Publifoto). 6) Candidato repubblicano alla Presidenza, Wendell Willkie riafferma in un comizio ad Elwood, nell'Indiana, la sua volontà di tener l'America lontana dalla guerra (Publifoto).







Nelle soste e nell'azione: preparazione di bombe in una caverna prospiciente ad un aeroporto, (Luce)

Ali vittoriose SUL DESERTO

Per valutare al giusto valore il contributo delle forze aeree alla superba manovra che ha portato la bandiera italiana a Sidi el Barrani, occorre dare un rapidissimo sguardo al teatro della lotta ed alle sue particolari esigenze di carattere operativo.

Data l'importanza strategica enorme dell'Egitto nel sistema imperiale britannico, è evidente che l'Inghilterra vi ha concentrato da tempo mezzi bellici a profusione, chiamandovi a raccolta la maggior copia di riserve di uomini e di mezzi, che ha potuto estrarre dalle disponibilità ingenti del suo Impero. Fra i motivi di giustificazione per la perdita della Somalia, la propaganda ufficiale britannica annoverava la necessità di non distrarre né un uomo, né un automezzo, né un carro armato dall'Egitto, dove possono trovarsi in giuoco le sorti dell'Impero.

Le caratteristiche morfologiche del terreno, nonché le speciali condizioni d'ambiente e di clima del teatro di operazione, imposero provvidenze particolari nella fase di preparazione. Tutta l'attrezzatura logistica semovente, per es., venne studiata e costruita per rispondere precisamente alle speciali condizioni imposte dalla vastissima estensione desertica, sulla quale doveva funzionare: autoblindate velocissime quindi e cannoni automontati, che potessero in poco tempo trasferirsi da un settore all'altro dell'immensa e desolata regione; sistemi speciali per assicurare il refrigeramento dei motori a quelle temperature ambientali d'eccezione e per neutralizzare l'infiltrazione della finissima sabbia del deserto negli organi essenziali dei motori; disseminamento vasto e ra-

zionale di depositi per carburante, viveri ed acqua; larghissima dotazione di autobotti. Non si lesinarono mezzi insomma in tutta la larga preparazione, imposta dalla natura di quella guerra e permessa dalle vaste disponibilità finanziarie, di cui l'Inghilterra era capace.

Quanto all'aspetto militare del terreno, diremo che si trattava di zona desertica, disseminata a tratti di macchie di cespugli, priva di strade e rotta spesso da fratture del terreno roccioso, elementi questi che favoriscono gli occultamenti di uomini e quindi le imboscate.

Quanto alle condizioni di clima e di ambiente, va rilevato che la torrida temperatura ed il vento del deserto con l'elevazione d'immense nuvole di sabbia rendono la vita dei combattenti, specie in alcuni periodi ed in alcune ore della giornata, assai tormentata ed il funzionamento dei reparti di volo particolarmente difficile.

Se è vero che la logistica condiziona la strategia e la tattica, ciò è particolarmente vero in Libia, dove la logistica domina completamente anche la piccola tattica. Ma in una guerra siffatta, per quanto si possa essere minuziosi e previdenti, non si riesce mai ad adeguatamente provvedere a tutti i bisogni dei combattenti e solo lo spirito di adattamento, di sobrietà e di sacrificio può supplire alle ineliminabili deficienze della preparazione più meticolosa.

Ora su questo terreno i nostri si trovavano indubbiamente avvantaggiati rispetto agli inglesi, gente dalla guerra comoda, per la quale non è concepibile in alcun modo « il litro d'acqua di Neghelli ».

Quanto poi alle difficoltà tecniche del volo di guerra in quelle regioni, va notato che la conformazione morfologica del terreno e la sua immensa vastità ed esasperante uniformità, mentre facilitano in un certo senso le sorprese e quindi richiedono una continua sorveglianza aerea in estensione ed in profondità, rendono nello stesso tempo difficoltosa l'esplorazione, sia per le modeste dimensioni dei reparti a piedi in movimento, che riescono ad occultare la loro presenza con la mimetizzazione dei loro equipaggiamenti, sia per il riverbero a volte abbacinante della superficie sorvolata.

Tutto lo schieramento britannico infine aveva in Sollum la base logistica avanzata ed in Sidi el Barrani e Marsa Matruh le grandi basi di rifornimenti, per le infinite necessità dell'esercito operante. Come è noto, da Sidi el Barrani a Marsa Matruh ed oltre si snoda una bella strada asfaltata e Marsa Matruh è collegata con ferrovia ad Alessandria.

Da questo rapidissimo sguardo panoramico del teatro operativo è facile capire quali dovessero essere i compiti delle forze aeree nostre, che avevano di fronte forze avversarie, che un calcolo rigoroso fa ascendere a non meno di 500 apparecchi modernissimi e dislocati in numerose basi, provviste di larga attrezzatura tecnica e logistica.

Il contributo delle forze aeree all'offensiva si iniziò assai prima che le truppe varcassero la frontiera. Un'accurata, metodica ed insistente esplorazione aerea aveva ricavato elementi molto preziosi sullo schieramento avversario, sulla dislocazione e sui movimenti delle batterie e delle formazioni carriste nemiche, sull'entità dei depositi e magazzini di ogni genere, che il nemico aveva predisposto nelle retrovie. Fu possibile così accertare l'addensamento delle forze meccanizzate nemiche a portata della direttrice esterna del primitivo disegno operativo, di cui parla la relazione Graziani. Durante l'attestamento delle colonne nella zona da cui poi mossero all'attacco, una continua vigilanza della caccia impedì alla ricognizione avversaria di rendersi conto degli intensi movimenti delle nostre colonne da un settore all'altro, di cui è cenno anche nella relazione citata.

Nella settimana che precedette lo sbalzo offensivo si ebbe un intensificarsi di bombardamenti sulle basi di Sollum, Sidi el Barrani e Marsa Matruh, di cui ebbero quasi giornalmente ad occuparsi i bollettini ufficiali del Quartiere Generale delle Forze Armate. Que-

Data la grande mobilità delle colonne autoblandate nemiche, occorre evitare qualsiasi sorpresa e la ricognizione si prodigò senza posa nell'accurata sorveglianza dei movimenti avversari, che venivano tempestivamente comunicati alle nostre colonne, sottratte così all'alea dell'insidia, così facile in un terreno fatto per l'insidia e che gli ingenti mezzi meccanizzati del nemico rendevano facile.

Il nostro così complesso movimento di uomini e di mezzi, perché potesse svolgersi il più possibile al sicuro dell'offesa aerea avversaria, richiedeva che fosse salvaguardato da occhi indiscreti e il problema del predominio aereo s'imponeva al nostro Comando. Questo predominio fu in realtà assicurato dalla instancabile attività della nostra caccia che, in densissime formazioni, eseguiva crociere protettive a tutte le quote, dinanzi alla zona attraversata dalle nostre colonne. Scegliamo a caso nei rapporti dei comandi: «*Crociere protettive su nostra colonna in movimento tra Sidi Omar e Sollum; velivoli impiegati 122 Cr. 42*». - «*Formazioni caccia (totale 82 Cr. 42) effettuato tre azioni a protezione nostre truppe in rapida avanzata*» - «*Quattro crociere di protezione*

su zona avanzata nostre truppe, spingendosi oltre Sidi el Barrani (velivoli impiegati 102 Cr. 42)». Oltre a questo servizio di sorveglianza, un altro non meno importante venne esplicato dalla caccia: quello della difesa dei nostri centri costieri di Tobruk, Derna, Bengasi, ecc.

Il risultato di questa intensa attività di sorveglianza aerea fu l'abbattimento di 8 apparecchi avversari, di cui 6 Gloster da caccia, e la perdita da parte nostra di 4 velivoli. Risulta da ciò che la caccia avversaria non si è molto impegnata nel contrastare le nostre iniziative aeree; quelle poche volte che l'ha voluto fare, come per esempio il giorno 15, ha perduto 5 apparecchi. La relazione Graziani, del resto, è esplicita in proposito: «*L'aviazione si prodigava instancabilmente con azioni di bombardamento sull'avversario, gettando tra le sue file il terrore, con la protezione delle colonne marcianti nel nudo deserto e con crociere della caccia, di fronte alle quali le forti formazioni di Gloster nemici hanno costantemente voltato le spalle*».

Durante lo sviluppo della ritirata avversaria le azioni di bombardamento si concentrarono specialmente sulla Divisione corazzata britannica, i cui elementi vennero intensamente tartassati al punto che pochi di essi poterono salvarsi con la fuga. Così si esprime la relazione Graziani: «*La Divisione corazzata inglese, appena accortasi della minaccia su Sidi el Barrani, si è affrettata a ripiegare precipitosamente lungo le piste desertiche, inseguita senza posa, bombardata e mitragliata dai nostri instancabili stormi che hanno seminato nelle sue file distruzione e disordine. Gran parte dei suoi mezzi sono rimasti abbandonati lungo le piste*».

L'opera di inseguimento continuò anche nei giorni successivi all'occupazione di Sidi el Barrani con bombardamenti, spezzonamenti e mitragliamenti a volo rasente su colonne, mezzi meccanizzati in genere e sugli apprestamenti militari e logistici della base di Marsa Matruh.

Durante il giorno 15 il ghibli imperversò su tutta la zona; ma ciò non rappresentò un osta-



Pronti sul campo. (Luce)

st'opera di smantellamento, andò man mano crescendo in intensità, fino a raggiungere proporzioni inusitate nel numero degli apparecchi impiegati e nella frequenza delle incursioni che, ad offensiva iniziata, ebbero ritmo quasi ininterrotto, e vennero estese e particolarmente concentrate su quegli obiettivi, la cui distruzione fosse in stretta relazione con l'andamento della lotta sul terreno.

Particolarmente intensi i bombardamenti in massa della ferrovia e della grande strada Alessandria-Marsa Matruh, che costituiscono il grande cordone ombelicale, attraverso il quale viene alimentata tutta la forza di resistenza dello schieramento nemico. Con la ferrovia vennero naturalmente bombardati gli immensi depositi di ogni genere di quella grande base logistica.

Nell'imminenza dell'azione e nel suo svolgimento iniziale l'opera di bombardamento, spezzonamento e mitragliamento si estese anche nel campo strettamente tattico. Vennero così efficacemente bersagliati fortini, trinceramenti, osservatorii, postazioni di batterie, depositi di munizioni, automezzi, formazioni carriste e grosse colonne di truppa in movimento o in sosta, colonne meccanizzate, nuclei di sussistenza, depositi di benzina.



A bombardamento avvenuto, sulla costa egiziana. (Luce)



colo per le nostre forze aeree, dato l'eccezionale momento, che richiedeva in tutti il massimo sforzo per il raggiungimento della vittoria. In quel giorno infatti vennero intensamente bombardati e mitragliati i campi d'aviazione nemici di Ma' Aten, Bergusor, El Lasama, Fuka ed El Dada. Vennero eseguiti intensi bombardamenti oltre che sui baraccamenti di Marsa Matruh, su colonne meccanizzate, su schieramenti di truppe e carriaggi a Sidi el Barrani, e sulla Divisione corazzata presso Alagurleia, ecc. Nove furono le ondate di bombardieri che, in ore diverse, raggiunsero i vari obiettivi, e di esse quattro dirette su Sidi el Barrani. A questa attività offensiva si aggiunsero quella esplorativa che, segnalando raggruppamenti di automezzi e i vari movimenti della Divisione corazzata in fuga, preparava gli elementi di azione al bombardamento, nonché quella protettiva a beneficio dei centri logistici della Cirenaica.

Come si vede il *ghibli* non costituì ostacolo all'instancabile attività dei piloti e chi ha volato col *ghibli* sa cosa ciò possa significare.

Unità navali avversarie, che riuscirono ad avvicinarsi a portata di tiro davanti alla costa tra Sollum e Sidi el Barrani, furono costrette a sospendere il tiro iniziato ed a battere in ritirata dall'intervento rapido dei nostri bombardieri. Un incrociatore da 10.000 tonnellate fu gravemente danneggiato da un siluro lanciato da un nostro apparecchio silurante. Da ulteriori informazioni si seppe che l'incrociatore affondò (Bollettino n. 108). E' questo il secondo episodio in cui i nostri apparecchi siluranti hanno visto coronata da successo la loro attività di recentissima data. Il piroscafo silurato nell'attacco precedente da un nostro aereo silurante nelle acque dell'Egeo il 13 corrente, dovette rifugiarsi al Pireo con incendio a bordo e gravi avarie ed entrare subito in bacino, come fa noto il comunicato n. 105. Questo fatto suggerisce varie considerazioni che lasciamo fare al lettore, circa la compiacente cosiddetta neutralità greca, in merito alla larga assistenza a navi armate nemiche, esorbitante dalle norme sancite dal diritto di guerra.

Un nostro velivolo da ricognizione marittima attaccò, con bombe, un sommergibile nemico, affondandolo.

L'avversario, riavutosi dalla crisi della precipitosa ritirata, eseguì incursioni offensive nelle zone di Tobruk, Bomba, Bengasi, Derna, Sollum e Sidi el Barrani, provocando danni di scarsa importanza e rimettendoci 8 apparecchi, di cui due abbattuti dall'artiglieria c. a.

Un'altra incursione violenta eseguì su Bengasi nella notte del 21, senza colpire obiettivi militari e provocando danni rilevanti alle abitazioni civili. Come immediata ritorsione una nostra massiccia formazione raggiunse Marsa Matruh, sottoponendo gli impianti ferroviari, i depositi e gli apprestamenti relativi ad un intenso bombardamento diurno e notturno e provocando grandi distruzioni e vasti incendi. Il bombardamento si protrasse il giorno successivo sulla base aerea.

Mentre si svolgeva quest'intensa attività nei cieli libici, le forze aeree di altri settori non stavano inattive.

Il Mediterraneo veniva costantemente sorvegliato in tutte le plaghe dell'occidente, del centro e dell'oriente. Malta non veniva persa di vista. Una nostra formazione di «picchiattelli», assistita da scorta, bombardava ancora una volta l'aeroporto di Micabba, provocando danni ed incendi e distruggendo al suolo tre velivoli. La caccia avversaria, dopo di aver tentato di sottrarsi al combattimento con la nostra, attaccava i «picchiattelli», credendoli più facile preda. Ma questi passarono al contrattacco, abbattendo due apparecchi. Due nostri velivoli non rientrarono.

Una successiva incursione sullo stesso obiettivo incendiava ancora un deposito, le cui fiamme erano visibili fino a 50 chilometri di distanza.

In un'incursione un po' disordinata nella sua esecuzione e di scarsa efficacia su Rodi e Lero, l'avversario perdette un velivolo. La reazione degli «Alcioni» (Cant. Z. 1007) dell'Egeo non si fece attendere. Alessandria venne duramente bombardata ed una nave da guerra venne colpita in pieno da una bomba di grosso calibro; Caifa ancora una volta venne tartassata nei suoi depositi e nella sua nuova raffineria.

L'aviazione dell'Impero a sua volta eseguì un violento bombardamento su Boma (basso Sudan), danneggiando un fortino ed incendiando Saraf Said (nord ovest di Gallabat), distruggendo un velivolo al suolo.

In seguito ad un fruttuoso volo esplorativo sulla base di Aden, una nostra formazione si recava su quel porto, bombardando più volte efficacemente navi alla fonda.

Anche l'aeroporto di Aden venne bombardato, come furono efficacemente bombardati e dispersi due convogli scortati che si dirigevano verso lo stretto di Bab el Mandeb, ed un altro,

anch'esso scortato, nel Mar Rosso. In questo ultimo attacco vennero gravemente danneggiate tre navi trasporto.

Richiamiamo l'attenzione del lettore sull'importanza che assume l'offesa aerea contro i convogli diretti verso il Mar Rosso, in questa fase della nostra offensiva contro le posizioni inglesi dell'Egitto. Riuscire ad impedire che quei piroscafi raggiungano Porto Sudan ed altri porti dell'Egitto significa recidere un'importante fonte di rifornimenti di uomini e di mezzi per l'avversario.

Il nemico, a sua volta, ha esplicato un'intensa attività, eseguendo incursioni offensive, di efficacia peraltro piuttosto scarsa rispetto agli effettivi impiegati, su varie località dell'Impero, contrastato dalla difesa aerea e controaerea e rimettendovi due apparecchi.

SETTORE GERMANICO

Mentre tutto questo avveniva nel settore italiano, l'aviazione del Reich seguiva inflessibile la sua opera di martellamento sugli obiettivi militari di Londra, di Liverpool, di Glasgow e di altre città industriali, senza che le pessime condizioni atmosferiche attenuassero sensibilmente il ritmo delle incursioni.

Dopo i porti militari e commerciali, dopo le industrie belliche ed i campi d'aviazione, l'offesa aerea, pur seguendo a perfezionare l'opera di distruzione su quegli obiettivi, nell'ultima settimana si è andata con preferenza concentrando sugli impianti ferroviari dell'Isola.

Non può sfuggire lo scopo cui tende l'offesa aerea sulla rete ferroviaria: rendere quanto mai difficile lo spostamento di grandi masse di armati in un momento in cui l'esodo della popolazione civile dalle grandi città e specialmente da Londra rende il problema dei trasporti particolarmente delicato. Intasare le strade ed ingorgare la viabilità su strade comuni e ferroviarie, significa aumentare la confusione e rendere disperato il compito delle gerarchie militari e politiche.

I giornali annunziano la decisione che potrebbe esser presa dal Governo di trasferirsi con le Camere a Glasgow, per sottrarsi all'assillante martellamento di Londra. Ma i bombardieri di Goering, colpendo in questi giorni più volte Glasgow, nonostante il pessimo tempo, hanno ammonito che per gli inglesi non vi è scampo possibile, per sottrarsi agli artigli dell'aquila germanica.

VINCENZO LIOY

L'INUTILE DIFESA

L'inferiorità britannica rispetto alla Germania si manifesta in questo: che, mentre i tedeschi hanno prescelto Londra quale obiettivo da raggiungere e martellare, gli inglesi non hanno né saputo né potuto assumere alcuna iniziativa che sia riuscita ad allentare la stretta. Le formule della strategia consueta di guerra ci dicono, difatti, che, quando non sia possibile determinare una controffensiva locale, il solo modo di alleggerire la pressione nemica è quello di agire su una zona, sia pur lontana, ma sensibile, in modo da costituire una analoga minaccia. Il problema è, per gli inglesi, di assai difficile soluzione.

Anzitutto, l'impiego dell'arma aerea ha modificato, se non rivoluzionato, i concetti della strategia. Non siamo più, difatti, di fronte ad una linea unica od ad uno schieramento ben definito, e, quindi, non vi è la possibilità di creare una minaccia di frattura in questo schieramento, poichè gli aerei, forniti di autonomia e di velocità, hanno le proprie basi in campi diversi e lontani e attaccarli significa frazionare l'offesa fino a toglierle tutta l'efficacia di un attacco concentrato. Occorrerebbe, quindi, trovare sul territorio nemico un equivalente all'obiettivo sul quale l'avversario si accanisce, un centro di eguale sensibilità, un bersaglio che abbia la stessa importanza nella condotta delle operazioni di guerra e assuma lo stesso valore sentimentale nella sensibilità della massa.

In questo ordine di vedute, a Londra è naturale che venga contrapposta Berlino; tuttavia, dal punto di vista pratico, e cioè della possibilità di raggiungere più o meno facilmente ed utilmente gli obiettivi, vi è una grossa differenza.

Essa è costituita dalla distanza rispettiva delle due metropoli dalle basi aeree. Gli apparecchi che bombardano Londra devono soltanto attraversare il breve corso della Manica, poichè, provenienti da basi situate su tutto il litorale, hanno il bersaglio a portata d'ala. Senza alcun sovraccarico di carburante, possono, quindi, gettare su Londra il maggior numero di bombe consentito dal coefficiente « di portata » dell'apparecchio. Gli inglesi devono invece, muovere da campi che, rispetto a Berlino, sono lontanissimi e, sovraccarichi di carburante per il percorso di andata e quello di ritorno, non possono trasportare che una assai ridotta quantità di proiettili.

Berlino appare così meno vulnerabile di Londra; ma, se anche si ammette che, dal punto di vista sentimentale, possa, per i tedeschi, assumere la stessa importanza che ha Londra per gli inglesi, vi è, ai fini pratici, la netta differenza che, mentre Londra è città industriale produttrice per fini di guerra, i dirigenti germanici hanno saputo decentrare rispetto alla capitale nel modo più conveniente le industrie belliche, per cui un bombardamento di Berlino influirebbe in minima parte sulle disponibilità di armi e munizioni della Germania.

Proprio in questi giorni è stata sollevata in Inghilterra una vasta campagna invocante rappresaglie. Ha risposto da essa il Ministro britannico dell'Aviazione, Sinclair, affermando che non sembrava conveniente spostare il criterio strettamente militare nel campo della vendetta e che, quindi, invece di radere al suo-

lo, come veniva richiesto, una decina di città germaniche, meglio valesse continuare a distruggere quegli aeroporti da cui veniva la minaccia o quelle fabbriche che ne creavano i mezzi. Che cosa, del resto, avrebbe prodotto il bombardamento di dieci o dodici centri germanici? Non già la possibile scelta, per ritorsione, di dieci o dodici corrispondenti località britanniche di più facile accesso, ma, con ogni probabilità una intensificata azione su Londra, senza più riguardi per zone di carattere industriale, e aventi quindi portata militare, e zone semplicemente civili. Si sarebbe avuto, invece del frazionamento britannico, il concentramento germanico, che è a tutto vantaggio sia dei risultati pratici che di quelli morali.

L'INVULNERABILITA' GERMANICA

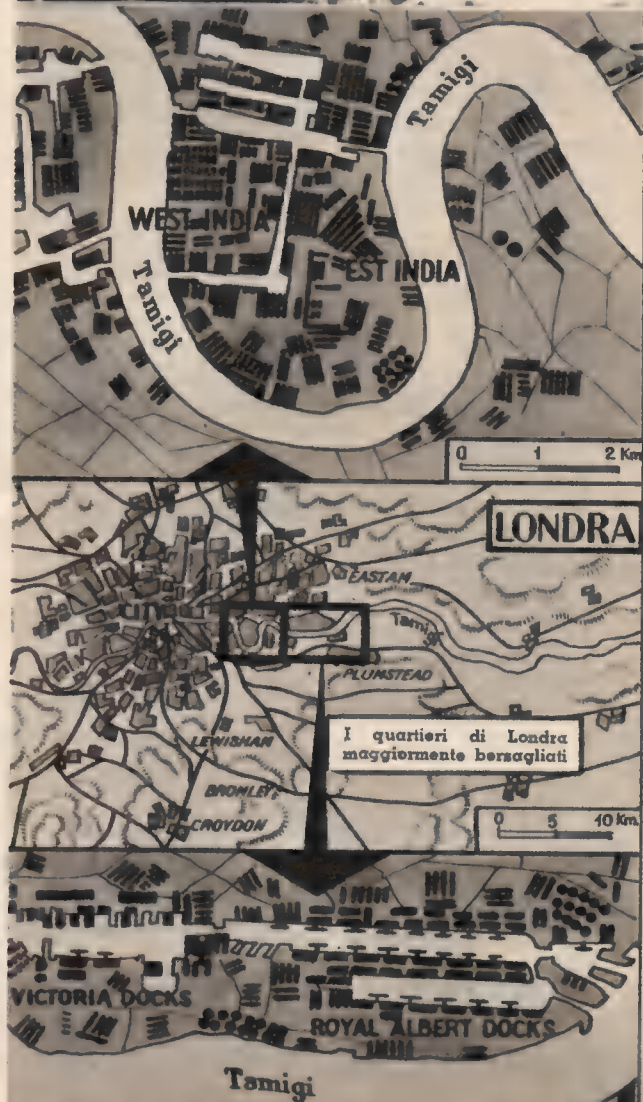
La situazione, considerata da questo punto di vista, si presta ad un più vasto esame. Quale è la dislocazione dei centri industriali e militari della Germania rispetto alla corrispondente dislocazione di quelli inglesi, dal punto di vista dell'offesa aerea?

L'Inghilterra è partita in situazione di assoluto vantaggio, come risulta da uno studio pubblicato dalla rivista inglese « The Economist ». Si parte, in esso, da un coefficiente numerico di vulnerabilità ottenuto dividendo il dato della produzione netta per la superficie, tenendo conto che la produzione netta rappresenta il valore del lavoro congiunto a quello del capitale impiegato e si riferisce anche al numero degli operai e al volume della produzione.

Ora — afferma la rivista — basta guardare una carta della Germania, per convincersi che esiste una prima zona vulnerabile, posta a circa ottanta chilometri dalle basi aeree alleate della costa. Tale zona comprende l'11% della produzione industriale totale del Reich, il 10% delle sue industrie pesanti, che lavorano per gli armamenti, e il 12% dell'industria di esportazione. Almeno tre quarti ne giacciono — o per meglio dire ne giacevano, in quanto i dati si riferiscono ad una situazione già superata — in un raggio di cento chilometri dalla frontiera francese. Si tratta delle seguenti regioni: la Sarre, che figura per l'1,3% dell'industria totale, per il 2% dell'industria pesante a scopi militari, e dell'1,7% dell'industria d'esportazione; il Palatinato, che rappresenta rispettivamente l'1,6, l'1,6, e il 2,5 e il Baden che fornisce egualmente il 3,7, il 3,3 e il 4,1. Sulla costa di nord-ovest si ha poi oltre l'Oldenburg, relativamente poco industrializzato, il territorio di Amburgo che lo è molto di più con 1,6, 1,5, 2,03, e lo Schleswig Holstein, con 2, 1,5, 1,3. Le differenti regioni presentano importanza variabile secondo il tipo di industria. La Sarre conta, difatti, da sola per l'11% della produzione tedesca di guerra, e il Palatinato invece per il 10% dell'industria chimica. A circa 650 chilometri dall'Inghilterra, l'aviazione inglese ancora oggi potrebbe raggiungere Amburgo, uno dei centri maggiormente industriali del Reich, con circa il 16% dell'industria siderurgica, e i più grandi stabilimenti di costruzioni navali. L'Oldenburg contiene il porto di Brema, e lo Schleswig alberga il 13% dell'industria delle costruzioni navali con l'arsenale ed i cantieri di Kiel. Quando un aereo si



E' lo stesso Maresciallo del Reich Goering che dirige l'azione contro l'Inghilterra. (R.D.V.)



addentrasse per una profondità di 80-160 chilometri, sorvolerebbe la zona Essen Nassau, che contiene il 10% dell'industria chimica e importanti fabbriche di macchine e motori, e il Wurttemberg con l'8% dell'industria delle macchine e il 13% di quella dei motori. La regione, nel raggio di 160 a 250 chilometri, comprende le due grandi zone industriali della Renania e della Westfalia, che, da sole, forniscono le materie prime indispensabili all'industria tedesca e contengono circa un terzo dell'industria pesante e del commercio di esportazione che vengono così a trovarsi concentrati su meno del decimo della superficie totale del Reich. E' proprio da queste zone che si traggono i tre quarti della produzione della ghisa, la metà delle industrie dell'acciaio, un quarto dell'industria delle macchine e dei prodotti chimici. Procedendo verso sud, alla stessa distanza dalla frontiera, la Baviera ostenta le sue città industriali, fra le quali Norimberga e Amburgo, centro della fabbricazione dei grandi Diesel della marina e però, risulta da questi dati, in un raggio di 250 chilometri dalla frontiera francese, si aveva la metà della produzione totale dell'industria tedesca e il 57% della sua industria pesante con una percentuale proporzionata della produzione destinata all'esportazione, collocati a meno di una ora di volo dall'antico fronte di combattimento.

Il pericolo derivante da questo concentramento era stato già intravisto dalla Germania che, proprio per questo, aveva incoraggiato un raggruppamento più favorevole, dal punto di vista strategico, delle sue industrie basi. Fra gli ultimi stabilimenti creati o trasferiti in zone eccentriche, possono citarsi le grandi officine Hermann Goering di Salzgitter nel Brunswick, le fabbriche Volkswagen per l'automobile popolare di Fallersleben, a nord del massiccio dell'Harz, le officine Bauna nella Sassonia prussiana, i grandi stabilimenti aeronautici disseminati nella nuova regione industriale centrale intorno a Dessau. Tutti questi stabilimenti sono situati a distanze variabili fra 400 e 500 chilometri dall'antico fronte e soltanto Fallersleben si trova a circa 175 chilometri dalla costa, mentre gli altri ne distano 375 o poco più.

Se ne poteva dedurre una assai maggiore vulnerabilità dell'industria pesante del Reich rispetto a quella inglese, poichè, se è vero che più di un quarto delle industrie di guerra britanniche sono accentrate nella regione londinese e in quelle di est e di nord-est, sarebbe occorso agli aerei germanici penetrare di almeno 150 chilometri nell'interno dell'Inghilterra, dopo aver sorvolato da 375 a 600 chilometri di distesa marina, per raggiungere poco più della metà dell'insieme delle industrie britanniche e poco meno della metà dell'industria pesante.

La situazione è, peraltro, notevolmente cambiata. Il possesso di tutto lo svolgimento costiero dal Capo Nord della Norvegia fino a Brest, in Francia, mette sotto il dominio aereo della Germania tutta l'Inghilterra.

L'INFERIORITA' BRITANNICA

Tutto ciò per dire che un tentativo di riscossa britannica, quello che potrebbe rivolgersi a portare una decisa azione controffensiva sul territorio tedesco, in modo da costringere la Germania, a sua volta, in una posizione difensiva, presenta aspetti di inferiorità determinate dalle condizioni geografiche, peggiorati dal fatto che, mentre i tedeschi mantengono intatto, in quella che è diventata una seconda linea, il loro coefficiente produttivo, vengono a godere di una prima linea costituita dalle installazioni industriali dei Paesi occupati. Su di queste, come è naturale, si

accanisce prevalentemente l'offensiva britannica, ma gli inglesi stessi non possono non convenire che lo stesso moltiplicarsi e frazionarsi dei bersagli è venuto a costituire un'altra ragione per la quale la loro controffensiva riesce meno efficace. Quale, difatti, scegliere fra questi bersagli? Ed ancorchè ne siano stati distrutti alcuni, non ne restano forse indietro molti, troppi altri? Le risposte sono implicite. Ma un altro obiettivo, che giustamente assume, nella considerazione inglese, un rilievo anche più accentuato, viene a frazionare, e quasi a distrarre, le già tanto disperse possibilità di azione controffensiva. Si tratta di fronteggiare la minaccia di uno sbarco, cercando di ostacolare, quanto più è possibile, la concentrazione dei mezzi necessari. Senonchè, ad un certo momento, si presenta l'imbarazzante domanda se i tedeschi non abbiano disposto ben visibilmente le loro chiatte soltanto per fare in modo che su di esse concentrino il loro sforzo gli inglesi, distraendolo da compiti che stanno loro più particolarmente a cuore. « Le zattere, ancorate in varie località della Manica — scrive in proposito un giornale inglese — non sarebbero altro che un'astuzia, poichè non è intenzione dei tedeschi di adoperarle per uno sbarco in Inghilterra; ma, frattanto, essi avrebbero ottenuto di distogliere dagli obiettivi militari l'offensiva aerea inglese e di allontanare dalla popolazione tedesca le sofferenze che gli inglesi debbono sopportare ».

Quando si abbiano dei dubbi del genere, può apparire non privo di ironia il fatto che il Ministro dell'Aria britannico comunicò con tanto sussiego, che « i bombardieri britannici hanno continuato a sconcertare i piani nemici di invasione, portando ingenti attacchi su Anversa, Zeebrugge, Dunkerque, Ostenda, Calais, Boulogne, Dieppe, e Le Havre arrecando molti danni al naviglio e che, egualmente, abbiano attaccato centri di smistamento a Osnabruck Ehrango, Hamm, Mannheim, e Bruxelles ». Nè, per le ragioni anzidette, ci sembrano fondate le dichiarazioni dello stesso Ministro che la produzione in Germania si sarebbe abbassata del 30% e che la mancanza di sonno avrebbe provocato un abbassamento morale dei tedeschi, proprio per il fatto che in Germania si lavora lontano dalle zone colpite, e in troppi luoghi diversi perchè le incursioni aeree, necessariamente limitate, possano avere effetto.

OFFENSIVA E DIFENSIVA

Esclusa, perciò, la possibilità di una controffensiva, sia che essa abbia carattere di rapresaglia, sia che voglia incidere sul potenziale bellico tedesco, distruggendo le disponibilità di alcune materie prime o danneggiandone l'attrezzatura industriale, dobbiamo convenire che l'Inghilterra è costretta ad una semplice difensiva. Dipenderà da ciò l'ineluttabilità della sconfitta, poichè lo svolgimento dei fatti sta dimostrando come anche in guerra la dinamica di un'azione ha sempre ragione della statica di una resistenza. Comunque, la difensiva inglese, ed in special modo quella di Londra su cui si concentra l'offensiva germanica e di conseguenza si manifesta nel modo più vasto la difesa inglese, presenta aspetti che meritano di essere considerati.

Sarà opportuno, al riguardo, riferirsi al passato, in quanto gli inglesi furono per i primi convinti della vulnerabilità del loro Paese insulare, esposto, come nessun altro in Europa, ad improvvise incursioni aeree. Proprio in base a tal concetto, le esperienze compiute a più riprese, e che mai diedero risultati soddisfacenti al punto da escludere che gli incursori raggiungessero il cielo della Capitale, ingenerarono il criterio che, in caso di attacco nemico, gli apparecchi della difesa dovessero aspettare già in quota gli attaccanti. Si preferirono poi quei caccia che avessero possibilità di più rapida



salita e la frase che, nel novembre del 1932, pronunciò il Primo Ministro Baldwin, affermando che « la frontiera inglese non era sulle stagnanti paludi di Dover, ma sul Reno » voleva appunto riferirsi alla necessità che gli attacchi aerei tedeschi venissero respinti ben lontano dai porti britannici, proprio perchè il nuovo mezzo di guerra rende singolarmente difficile e pericoloso lo stazionamento delle flotte nei porti dove trovarono invece sicuro asilo durante la precedente grande guerra.

Da quelle esperienze sono nate molte iniziative le quali possono essere riferite: 1) ad un progresso degli apparecchi da caccia, e, naturalmente, delle armi di bordo, come difesa mobile capace di contrastare il nemico con gli stessi suoi mezzi; 2) ad un potenziamento dello sbarramento contraereo ed ad un miglioramento del tiro con la adozione di bocche da fuoco e metodi sempre più perfezionati; 3) al ricorso di altri più o meno ingegnosi sistemi di sbarramento.

Ognuno di tali espedienti meriterebbe una trattazione approfondita. Per quanto si riferisce agli aerei si dirà che proprio in questi giorni, il critico del « Sunday Times » ha ammesso che gli aeroplani inglesi del tipo « Blenheim » non sono abbastanza veloci e che, durante la notte, lasciano scorgere scintille che scaturiscono dai tubi di scappamento di entrambi i motori. I caccia del tipo « Hurricane » e « Spitfire » non sono, d'altra parte, adatti per i voli notturni, e si aspetta, quindi, l'entrata in servizio di bombardieri bimotori da distruzione, di cui l'autonomia sarà eguale a quella dei « Blenheim », con una maggiore velocità e più efficace volume di fuoco.

NUOVE ARMI

Questo dimostra quanto rapidamente, durante una guerra, evolvono i tipi di apparecchi in rapporto a problemi sempre nuovi. Più che sulla produzione nazionale, gli inglesi farebbero poi affidamento su velivoli provenienti dall'America. Il Capo di Stato Maggiore dell'Aviazione Americana, Gen. Arnold, ha, difatti, annunciato un nuovo modello di apparecchio da caccia, che sarebbe il più veloce finora costruito, potendo raggiungere gli 800 chilometri all'ora. Si tratterebbe di un bimotore costruito dalla « Lockheed Aircraft », disponente di una autonomia di circa 2000 chilometri.

Lo scorso 7 settembre, il primo grande bombardamento di Londra (R.D.V.)



tri, con a bordo un cannone a ripetizione e cinque mitragliatrici. Cento apparecchi dovrebbero essere consegnati nel primo mese all'Inghilterra. Questa avrebbe anche un contratto per la fornitura dell'apparecchio più grande del mondo, disponente di una autonomia di volo di 16.000 chilometri e, quindi, capace di poter effettuare il percorso da New York all'Europa, con ritorno a Los Angeles, senza scalo. Le dimensioni ne sarebbero: lunghezza 34 metri, ed apertura alare 64. Sarebbe il primo apparecchio recante a bordo un cannone vero e proprio. A proposito di tali nuove armi di bordo, due sono state le innovazioni da tempo annunziate. Quella di una bocca da fuoco di piccolo calibro capace di sparare cento colpi al minuto, e di cui il caricamento sarebbe realizzato meccanicamente, e l'altra di un cannone, di invenzione francese, ed intorno al quale si fece molto scalpore, capace di sparare attraverso il mozzo dell'elica, essendo collocato tra i dodici cilindri di uno speciale motore a V, di cui le valvole sarebbero disposte dalla parte esterna.

Si nota che tali tipi di macchine rappresentano la tendenza di ottenere nel bombardiere i requisiti di velocità e difesa del caccia. Che la tecnica si ponga questo problema riguardo agli Stati Uniti che, date le distanze cui potrebbero essere chiamati ad operare, han bisogno di avventare apparecchi singoli senza accompagnamento di caccia, si spiega perfettamente, ma non si vede quanta utilità possa ricavarne l'Inghilterra che non ha, almeno per ora, tali necessità. Pure in questi giorni, si parla molto della cessione, da parte dell'America all'Inghilterra, di un certo numero di apparecchi « Boeing », detti « Fortezze volanti » e precisamente di quel « B 29 », che è la versione commerciale del bombardiere militare a grande raggio di azione « B. 17 », pesante 17 tonnellate e quadrimotore, e la cui autonomia potrebbe consentire azioni da bombardamento sui più lontani obiettivi della Germania. Anche questo apparecchio dispone di un armamento di cinque mitragliatrici e le sue dimensioni sono: apertura alare 32 metri su una lunghezza di 21 e un'altezza di 4 metri e mezzo.

Particolarmente sulla efficacia del tiro di sbarramento a massa di fuoco ha, però, insistito in questi giorni la propaganda britannica.

E' stato detto e scritto che, nella notte del 13 scorso, sarebbe stato questo tiro ad impedire agli aeroplani germanici di superare quel-

la che viene definita una vera cortina di fuoco. « Era l'allegro tuonare della grande città che reagiva combattendo », ha scritto un cronista, affermando che « sparavano cannoni di tutti i calibri, alcuni dei quali dovevano essere più grossi dei soliti », mentre un altro cronista parla in un nuovo sistema di tiro. Da parte loro, i tedeschi contestano questa vantata efficacia, poichè affermano che gli aeroplani sono passati come passavano prima, con la stessa sensazione precisa di avere il dominio del cielo.

A parte, quindi, i più o meno decisivi risultati di questo tiro di sbarramento, sono possibili alcune osservazioni circa le innovazioni in fatto di bocche da fuoco e il miglioramento del sistema di tiro. Per quanto riguarda i cannoni, gli inglesi sembra dispongano di un tipo notevole, per la rapidità e per la gittata, che rende efficace l'azione fino a 9000 metri. Della bocca da fuoco sarebbe stato studiato in modo particolare il proiettile, che ne aumenta i risultati, poichè, dal momento dello scoppio, agisce in una specie di cono rovesciato costituito dalle schegge che vengono proiettate a notevolissima altezza, per modo che, se anche il proiettile scoppia molto al di sotto dell'aereo, è egualmente in grado di danneggiarlo. Come sulle navi, anche in terra gli inglesi hanno poi messo in funzione dei veri e propri fasci di fuoco, costituiti da otto canne capaci di sparare insieme o successivamente. Si tratta degli ormai noti « pum-pum », che indubbiamente producono una rosa di fuoco micidiale, ma che sono i più tremendi consumatori di munizioni.

NUOVI METODI

E' questo, precisamente, il punto debole del sistema di sbarramento a massa di fuoco. Quale è il consumo dei proiettili e fino a qual limite esso incide su una produzione che già si trova in difficoltà per mancanza di materie prime e per riduzione delle ore lavorative in seguito agli allarmi aerei? Quale è, inoltre, il pericolo per le cose e le persone determinato dalla continua caduta di schegge dei proiettili scoppiati?

Quanto al progresso nei sistemi di tiro, l'impiego dei proiettili traccianti ha dato la possibilità di seguire una traiettoria visibile e di regolarsi su di essa. La pratica della difesa contrare, costituisce la sperimentazione, anche per quel che riguarda lo scoppio dei proiettili, di quanto, in materia di rinnovazione di mezzi è venuto esponendo lo specialista della materia in questa rivista, e soltanto si può aggiungere che il metodo del tiro è stato grandemente reso più efficace da quando si è accettato il concetto del « tiro migliorato » con una ricerca ormai resa automatica del « punto futuro ». Il sistema consiste in un nuovo modo di regolare il tiro tenendo conto del punto dove si è verificato lo scoppio di un primo colpo rispetto all'apparecchio, ed immediatamente dopo del punto dove, tenuto conto dell'avanzamento dell'aereo e del tempo che il proiettile impiega per raggiungere una determinata quota, sarebbe utile indirizzare il nuovo colpo o la nuova salva.

Tale calcolo, e si potrebbe dire meglio tale aggiustamento di tiro, viene ormai eseguito meccanicamente da uno speciale congegno che compie automaticamente la cosiddetta « estrapolazione » (e cioè il calcolo del rapporto esistente fra velocità e direzione dell'apparecchio e tempo impiegato dal proiettile per raggiungerlo in volo) e che, sulle navi, corregge anche il movimento derivato dal moto ondoso. Si tratta di dispositivi complessi e molto pesanti, che hanno dato risultati soddisfacenti, senza tuttavia poter correggere quelle che sono le anomalie del proiettile o della carica, complicate dalle condizioni meteorologiche e per le quali non accade mai che due proiettili sparati con gli stessi dati di tiro cadano nello stesso punto.

LUCI E PALLONI

Vi è, ancora, da accennare agli altri sistemi di sbarramento posti in uso. Di molti di essi si era parlato come di un favoleggiato sistema decisivo per evitare qualsiasi incursione. Ma i vari annunci di sistemi per fermare gli aerei in volo con onde cortissime, od influenze elettriche, o gas portati in speciali proiettili che avrebbero avuto effetti paralizzanti sui motori stessi, si sono rivelati semplici fantasie. Allo stesso modo, i raggi abbaglianti sono rimasti una possibilità teorica, proprio mentre meglio si studiavano i sistemi di proiettori per cercare nel cielo gli apparecchi in volo notturno, anche alle più grandi altezze, e per creare una specie di zona di interdizione luminosa con gli effetti del controluce. Risulta, dalla messa in funzione di queste ricerche, l'aspetto fantasmagorico che acquistano le città durante i bombardamenti notturni, anche perchè si è visto che alcune colorazioni danno maggiori risultati e, quindi, si è ricorsi a luci diversamente colorate, specialmente per forare la nebbia o le nuvole. Ma, proprio nei bombardamenti di Londra, si è verificato un fenomeno inatteso. Le luci, riverberandosi sulle nuvole basse, illuminavano a luce riflessa la città, scoprendone gli obiettivi agli incursori che si mantenevano al disopra delle nuvole; ed ecco perchè, nella notte del 19 o 20 settembre, non si sono visti più su Londra i fasci di luce dei proiettori in cerca degli aeroplani tedeschi, mentre tutto il cielo era illuminato dagli scoppi delle granate a varie altezze.

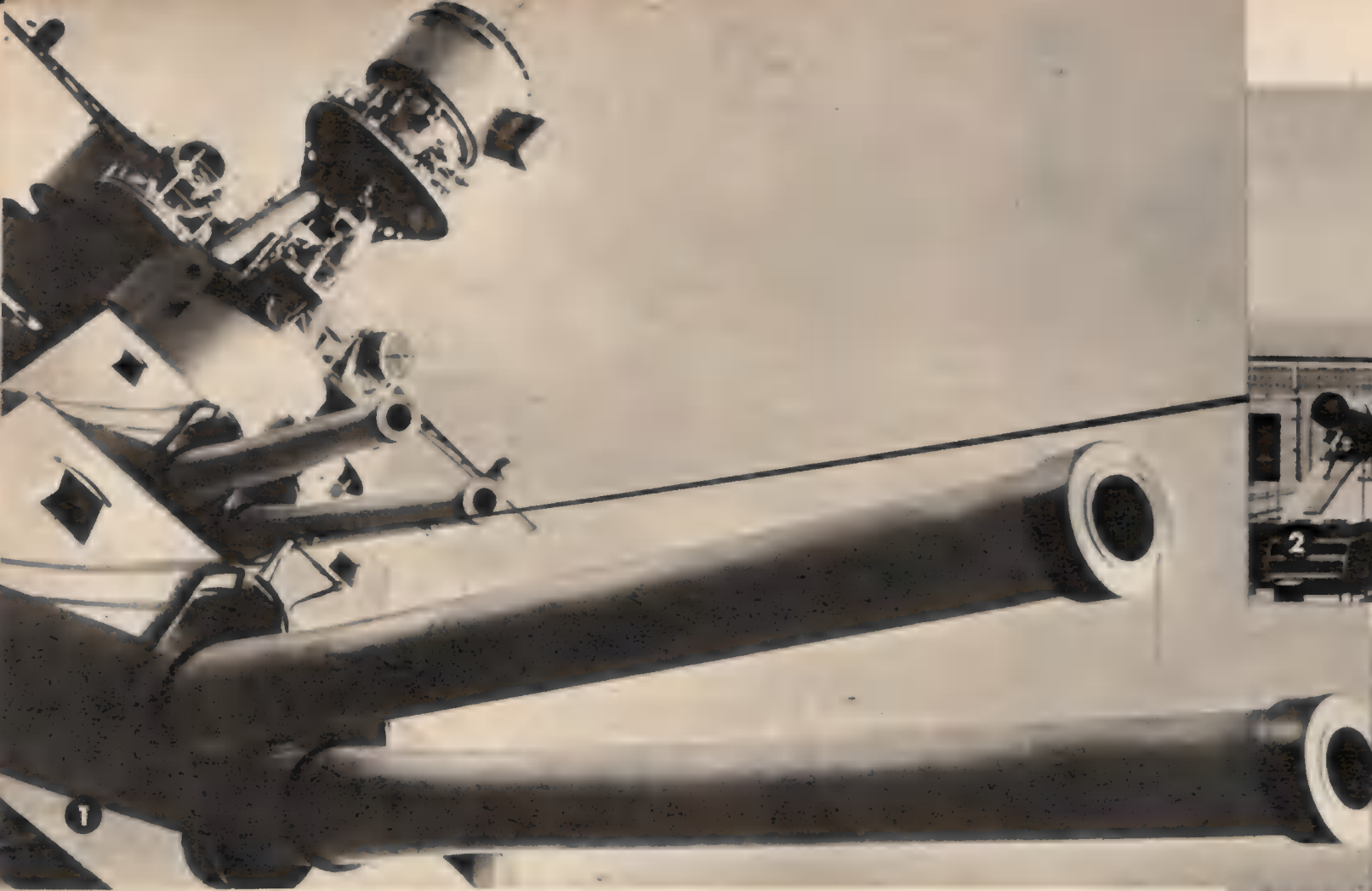
Quanto, infine, all'impiego dei palloni, distribuiti in campi o in sbarramenti perimetrali, questa rivista non solo ha dato una raffigurazione pratica della loro disposizione intorno a Londra, ma ne ha spiegato il funzionamento con lo spaccato di uno di essi. Vi è da aggiungere, soltanto che, in questi ultimi giorni, è entrato in servizio, nel cielo di Londra, un pallone frenato, il quale può essere sollevato ad una più grande altezza di quella usata finora, e può rimediare all'inconveniente che finora lo sbarramento non costituiva alcun ostacolo per gli aerei che volavano a quota notevolmente superiore e che, se anche rendevano più difficile la precisione del tiro su singoli obiettivi, non impedivano il bombardamento di Londra. Il nuovo sistema di palloni è stato messo in funzione il 14 scorso. Un affinamento della tecnica di impiego consente che i palloni vengano tenuti bassi, facendoli alzare di sorpresa quando sia segnalata una incursione. Si sostiene al riguardo, che questo tipo di difesa può essere perfezionato ad un punto tale che il funzionamento dello sbarramento può essere sincronizzato con l'azione della caccia e, naturalmente, con l'impiego dei proiettori, evitando che i loro fasci di luce, investendoli, li rivelino come hanno fatto finora, agli aerei nemici.

I palloni sono pieni di elio e quindi non bruciano e il rivestimento è di una composizione gommosa che, attraversata da una normale pallottola di mitragliatrice, si richiude impedendo la fuoruscita del gas.

Un'altra applicazione è stata prospettata da certo M. H. Muir il quale ha brevettato un palloncino ad involucro metallico riempito di idrogeno e capace di portare in alto una cartuccia esplosiva piccola ed al tempo stesso molto potente. Quattromila specializzati potrebbero installare, in pochi minuti, un campo di 120.000 torpedini, nel quale gli apparecchi nemici dovrebbero incappare, data l'invisibilità del mezzo formidabilmente micidiale.

Si tratta di fantasie. Londra rimane sotto i bombardamenti e, per quanto i metodi della sua difesa siano ingegnosi, sono inutili trattandosi di rovesciare una situazione in cui i tedeschi mantengono l'iniziativa e gli inglesi sopportano le conseguenze.

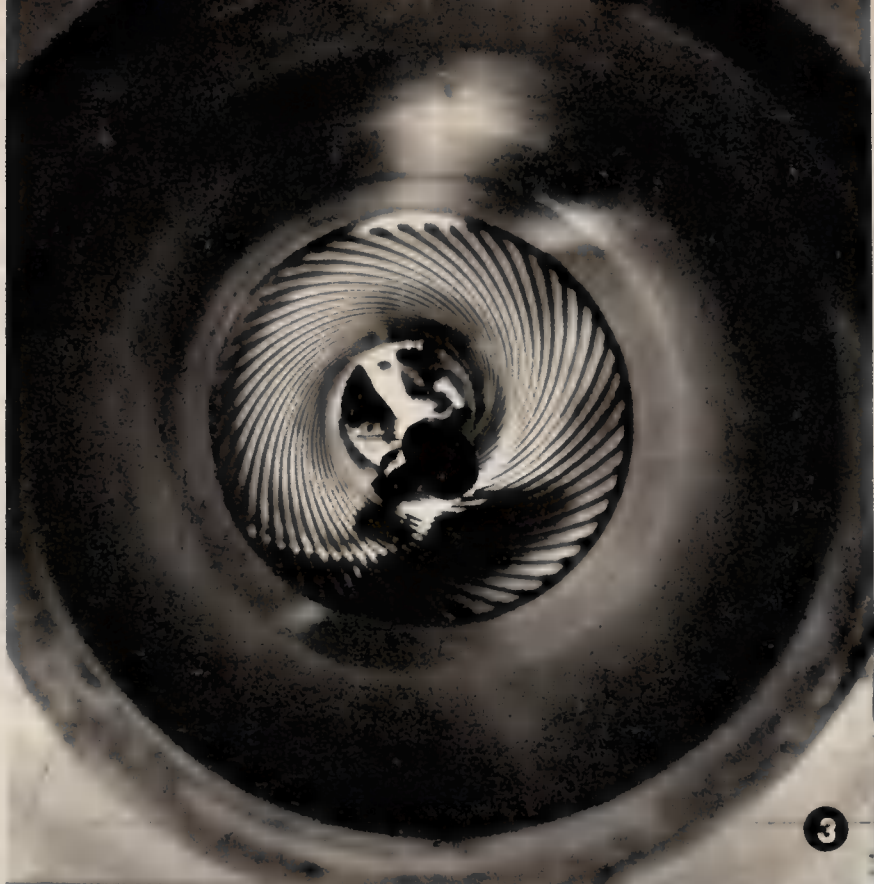
NEMO



LA PAROLA AL CANNONE

Ancora oggi in terra, sul mare e verso il cielo, nelle sue varie specialità, il cannone costituisce il mezzo decisivo. La prima o l'ultima parola è la sua: certo è, nella battaglia, la più autorevole, ed ecco: 1) Pezzi binati su una unità italiana. 2) Le artiglierie di grosso calibro che i tedeschi hanno preso intatte ai francesi. 3) La perfetta geometria della rigatura interna di un cannone. 4) Pronto al tiro, un contraereo germanico. 5) Alla massima elevazione, per un tiro a grande distanza, uno dei nuovi pezzi su carrello ferroviario che l'industria del Reich ha saputo creare. 6) Ed ancora, elegante di forme e semplice di struttura, questo nuovo, recentissimo tipo di artiglieria pesante. (Luce, Publifoto, R.D.V.).







Una bomba italiana da aeroplano, (Luce)

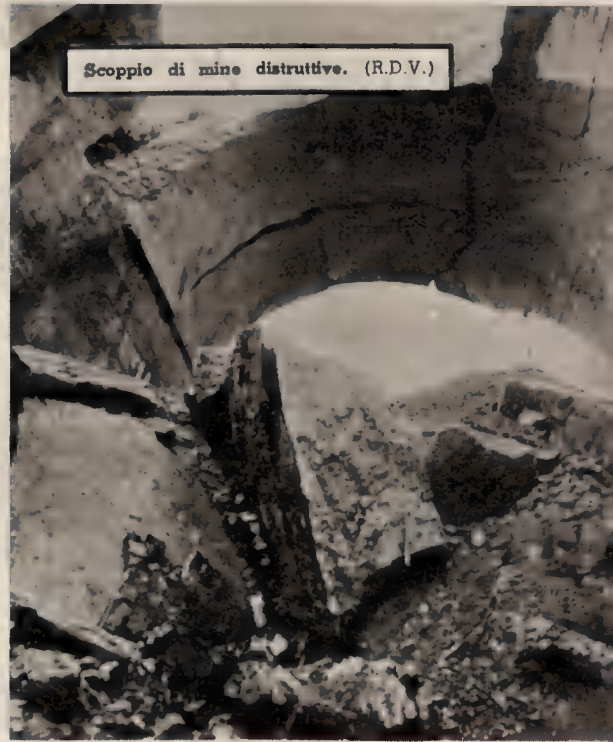
pio, può permettere di calcolare il tempo impiegato a percorrere uno spazio prestabilito, fisso o variabile secondo la quota. Dalla misura del tempo si ottiene la velocità, noto tale spazio.

— Dirigere il velivolo in modo che la rotta (tenuto conto anche della deriva causata dal vento) sia contenuta in un piano verticale passante per il bersaglio. Ciò si ottiene mediante indicatori di direzione che indicano automaticamente la rotta secondo le osservazioni fatte al traguardo.

— Determinazione del punto esatto in cui bisogna mollare la bomba perchè questa cada effettivamente sul bersaglio. Tale determinazione, com'è facile comprendere, è di capitale importanza e si ottiene in due modi: o regolando il lancio in base al tempo necessario alla caduta, oppure con il traguardo, in base all'angolo di puntamento che si deduce dalle determinazioni precedenti sia con tabelle sia automaticamente.

Non possiamo qui diffonderci su questo problema balistico. E' tuttavia sufficiente, per soddisfare la curiosità del lettore, ricordare l'esistenza di tabelle che, nota la velocità dell'aereo e la quota, come si è detto, permettono di individuare il punto preciso del lancio, corrispondente all'istante in cui sul traguardo graduato secondo i dati calcolati e tratti dalle tabelle stesse, appare il bersaglio lungo una determinata visuale.

Alcuni dati medi, a titolo di esempio. Un ap-



Scoppio di mine distruttive. (R.D.V.)

LANCIO ED EFFETTI DELLE BOMBE D'AVIAZIONE

Quali sono le leggi balistiche del bombardamento aereo? In quale momento il bombardiere, durante il volo, lancia la bomba che intende dirigere contro un determinato obiettivo? Quali sono gli effetti e la precisione del tiro?

Queste, fra tante, sono le domande che più comunemente si rivolge il pubblico. Il problema generale non è semplice. Il lancio delle bombe, oltre che una scienza, è anche un'arte e si manifesta nell'abilità dell'equipaggio di quel cannone volante che è il bombardiere.

Tutti sanno, almeno in modo approssimativo, com'è costruita una bomba d'aeroplano. Nell'involucro, il cui spessore è notevolmente limitato in confronto ai proiettili d'artiglieria che debbono resistere alle formidabili pressioni che si verificano allo sparo, può essere contenuta una quantità molto maggiore di esplosivo che nei proiettili, e cioè sino al 50-65% circa. Sono visibili all'esterno il governale, o impennaggio, che serve per guidare la bomba durante la caduta in modo da assicurare l'arrivo di punta e quindi il funzionamento della spoletta. Il governale di solito è costituito da 4 alette di lamiera, disposte in piani meridiani ad angolo retto nella parte posteriore, collegate talvolta da cerchi cilindrici per ottenere maggiore resistenza del dispositivo. Le alette possono anche avere un andamento elicoidale allo scopo di imprimere alla bomba un moto di rotazione che ne assicura la stabilità sulla traiettoria.

La sospensione delle bombe può essere ver-

ticale od orizzontale; nel primo caso la bomba è afferrata da speciali sostegni, nel secondo è agganciata a un anello di una fascia metallica. Si usano a tale scopo i portabombe, che devono rispondere al requisito di assicurare la sospensione e lo sganciamento al momento voluto. In generale è usata la sospensione orizzontale, poichè in tal modo la bomba ha già l'asse disposto secondo l'inizio della traiettoria e non incontra quindi difficoltà a stabilizzarsi. Le bombe sono dunque disposte l'una di fianco all'altra sotto la fusoliera, oppure una sopra l'altra anche all'interno della fusoliera stessa.

Gli organi di sospensione o di sgancio consentono di mollare una o più bombe contemporaneamente, mentre il bombardiere è intento all'apparecchio di mira. La traiettoria, nel tiro di caduta degli aerei, non è che un caso particolare della balistica e del tiro di lancio ordinario. La velocità iniziale è molto piccola ed è quella di traslazione dell'aereo al momento del lancio.

IL PUNTAMENTO

Per il funzionamento del cannone volante sono necessarie le seguenti operazioni:

— Determinazione della quota dell'aereo e del bersaglio: tale determinazione avviene per mezzo dell'altimetro.

— Determinazione della velocità dell'aereo. Un traguardo munito di contasecondi per esem-

parecchio che voli a 450 km. l'ora e a 5000 metri di quota comincia a distinguere l'obiettivo (beninteso se le condizioni di visibilità sono favorevoli) da una distanza di 8-13 km. e lancia la bomba a una distanza orizzontale di circa 3 km. dalla verticale dell'obiettivo. Nel caso di volo a 8000 metri tale distanza aumenta a 5 km. circa, naturalmente con grave danno della precisione.

Abbiamo indicato qui sommariamente alcuni sistemi di facile comprensione, ma ne esistono anche altri fondati sugli stessi principi generali.

L'abilità del bombardiere e particolari accorgimenti permettono un tiro con buone probabilità. Non ostante le maggiori precauzioni e i grandi perfezionamenti ottenuti dalla tecnica moderna, si verificano sempre deviazioni dovute ad errori di calcolo ed anche alle ipotesi semplificative della teoria balistica. Di solito si verificano deviazioni in direzione molto maggiori che in gittata, per cui si ha maggiore probabilità di colpire un bersaglio attraversandolo normalmente alla sua dimensione maggiore.

Durante la grande guerra, allorché i sistemi di puntamento non erano perfezionati come oggi, si ebbero grandi dispersioni del tiro. Trecento bombe, nel 1917 furono lanciate contro il Goeben incagliato nello stretto dei Dardanelli, ma solo due colpirono il bersaglio e senza gravi effetti. 75 bombe furono lanciate contro la stazione ferroviaria di Liverpool Street e si verificò uno scarto di ben tre chilometri nel complesso del tiro. Ma con gli odierni apparecchi tali dispersioni si sarebbero ridotte soltanto a qualche decina di metri alle quote e velocità di quel tempo. Oggi, poichè le velocità raggiungono i 500 km. l'ora, le dispersioni avvengono in misura molto ridotta, ma sempre nell'ordine di centinaia di metri. Un solo secondo di ritardo nel lancio può produrre uno scarto di 150 metri, in considerazione dell'alta velocità.

Per bombardare da 5000 metri un bersaglio di 100 mq. con buoni risultati occorrerebbe un consumo proibitivo: alcune migliaia di bombe.

RISULTATI DI SCOPPIO

— Possono o meno arrivare gli aerei nemici sulla tale città? Qual'è il raggio d'azione del moderno bombardiere? — si domanda ancora il lettore.

Come dato medio si può ritenere che l'aeroplano da bombardamento del 1940, con una potenza di motore compresa fra i 2000 e i 3500

due bombe da una tonnellata anzichè una sola da due. La percentuale di esplosivo è compresa fra il 35 e il 65% (si tratta beninteso di dati medi orientativi). Volendo fare un confronto con le artiglierie si tenga presente che alcuni tipi di cannoni da 381 lanciano con una velocità iniziale di 800 metri al secondo un proietto da 860 kg., di cui 132 di esplosivo, a 31 km. Il rendimento in esplosivo è dunque del 15,3% soltanto, e in qualche caso eccezionale raggiunge il 25%. Si è dunque nell'ordine della metà, nel caso più favorevole, dell'esplosivo contenuto dalle bombe.

La velocità di caduta delle bombe all'arrivo è inferiore a quella dei proietti e non può assolutamente oltrepassare un valore limite che si verifica quando la resistenza dell'aria diviene uguale al peso della bomba. Per bombe di peso

Riportiamo qui alcuni dati medi sperimentali che rappresentano una media tra quelli pubblicati su riviste tecniche di vari Paesi. Una bomba da 45 Kg. lanciata da 2000 metri circa, con spoletta ritardata, produce un imbuto profondo m. 2 (su terreno medio) di 7,6 m. di diametro, spostando 35 metri cubi di terra. Nelle stesse condizioni una bomba da 900 kg. produce un imbuto profondo 5 m., largo 15 e uno spostamento di 530 metri cubi di terra. Una bomba da 1800 kg. scava un imbuto di 6 m. circa, largo 18, con spostamento di 845 metri cubi di terra. Bombe da 1000 kg. lanciate da 5000 m. possono penetrare anche per m. 2,50 nel cemento armato. La pressione sviluppata allo scoppio di una bomba da 100 kg. è almeno quattro volte maggiore della spinta laterale sulle pareti di un edificio effettuata da un vento di 300 km.



Il grande cratere di una bomba. (R.D.V.)



Effetti di uno scoppio (Salvadori)

l'ora: tale velocità del vento si verifica solo in quei tremendi cicloni devastatori (tornados) che si manifestano talvolta nella Florida con vasti effetti di distruzione sugli edifici.

L'esplosione di una bomba da 30 kg. all'interno di un edificio produce effetti che dipendono dall'altezza in cui ha luogo l'esplosione dal genere di costruzione. Edifici poco solidi possono anche crollare del tutto, di solito si ha demolizione di pareti e di finestre con integrità dei piloni. L'altezza di esplosione più vantaggiosa è quella del primo piano. Il raggio d'azione pericoloso varia da 30 metri a 150 circa per le bombe di grosso calibro.

Gli esplosivi impiegati sono quelli noti, con esclusione di sostanze eccessivamente sensibili all'urto delle pallottole o degli scoppi dei proietti che comprometterebbero la sicurezza del velivolo in volo. Ottimo il tritolo, ma preferibili, nei riguardi autarchici e dell'economia, la pentrite e il T-4. Mentre per produrre un chilogrammo di tritolo occorrono ben 400 kg. di carbon fossile, la produzione del T-4, che ha una potenza superiore del 50% a quella del tritolo, richiede un solo chilogrammo di carbone per altrettanto peso dell'esplosivo. Analoghe caratteristiche presenta la pentrite.

L'impiego dell'ossigeno liquido non è molto pratico, in quanto richiede speciali impianti per la produzione — occorre una temperatura di 190 gradi sotto zero — e si ha una rapidissima evaporazione che ne annulla gli effetti dopo brevissimo tempo.

E' bene convincersi che, almeno per ora, nessuna nuova scoperta nel campo degli esplosivi è annunciata o ritenuta possibile dalla scienza ufficiale. Come si è accennato altra volta è dalla disgregazione della materia che si potrebbero trarre terribili energie, ma per ora siamo ben lontani dalla possibilità di attuare nella pratica quanto è soltanto intravisto dai teorici.

UGO MARALDI

cavalli, può portare 3 tonnellate di bombe a 1500 km. di distanza; la quota massima di volo raggiungibile oltrepassa gli 8000 metri. L'autonomia — o durata massima di volo — dipende dal peso di materiali di consumo occorrente per un'ora di funzionamento dei motori: in alcuni tipi può anche raggiungere il limite di dieci ore; ad ogni modo otto ore sono già sufficienti per tentare ardite imprese. Il consumo di carburante è di 400 litri l'ora circa per un bimotore, sale anche a 600 in un quadrimotore.

L'arma d'attacco dell'aviazione da bombardamento è la bomba: le mitragliatrici ed i cannoni non sono che armi offensive o ausiliarie.

Contro obiettivi animati si impiegano piccole bombe da pochi chilogrammi — non più di 15 — che contengono una percentuale non molto alta di esplosivo a causa dello spessore relativamente grande delle pareti necessario per ottenere una buona frammentazione allo scoppio. Contro obiettivi inanimati si impiegano bombe da 50 a 1000 kg., eccezionalmente da 1800 kg. in quanto conviene sempre lanciare

uguale o superiore a 50 kg. tale valore è generalmente dell'ordine di 300 o 400 metri al secondo. A un'altitudine media di lancio di 4000 metri corrisponde una velocità di arrivo al suolo di 250 m. al secondo circa. Tale velocità è quasi sempre sufficiente per ottenere effetti di sfondo su obiettivi di resistenza media quali i comuni edifici. Qualora si debbano ottenere effetti di perforazione su opere più resistenti conviene aumentare l'altezza di lancio ma in tal modo ne soffre la precisione, oppure adottare un dispositivo a razzo posteriore che imprime un supplemento di velocità (non sembra però che tale dispositivo offra buoni risultati pratici per ora). Meglio il bombardamento in picchiata (la velocità massima raggiunta da un velivolo in picchiata, regolarmente misurata, è di ben 925 km. l'ora).

Le bombe contro il personale si frantumano in migliaia di schegge di peso variabile da 5 a 20 grammi, che possono raggiungere anche una velocità di 2000 metri al secondo con possibilità di uccidere sino a 300 metri di distanza.

L'IDOLO A TERRA

Esiste un lato dell'animo umano che si rivela in circostanze eccezionali e che sta tra il pietismo propriamente detto ed una forma più alta di comprensione delle altrui sofferenze.

E' un lato adattabile a diverse esigenze, per il quale non si discende verso il sentimentalismo da bazar e non si arriva, viceversa, a scoprirsi reverenti il capo dinanzi al morto; anche se il morto, come nel caso nostro, è un Impero: l'Impero francese.

Nessuno avrebbe potuto immiserirsi nella quèrula rievocazione delle doti del defunto; ma nessuno, d'altra parte, avrebbe potuto aprire i battenti della Storia per farvi entrare, con la fanfara in testa, quell'esercito che ha consegnato la spada al nemico, evidentemente facendo scarso tesoro del patetico invito rivolto

I vent'anni che corrono tra la fine della guerra europea, consacrante l'onnipotenza francese sul Continente, e l'inizio di quella attuale possono considerarsi come l'esasperazione del gallicismo più sfrenato; l'apoteosi della terza repubblica, impaludata in vesti imperiali, che proclama *urbis et orbis* la sua supremazia non soltanto militare ma intellettuale e civile. Questa famosa «civiltà» francese ci è propinata nei discorsi ufficiali, stemperata negli ebdomadari, presentata in cento salse diverse: dalla lingua «universale», alla «bellezza» ugualmente universale se si chiama francese; bellezza che è moda e cosmetico insieme e che rivela, nella sua inebriante essenza, quel *tout Paris* di cui s'inorgoglisce la raffinata mondanità internazionale. Ad un certo momento, *Paris* fa del proselitismo; ed allora si veggono



Sempre al lavoro. (Luce)

ai suoi gregari di *morire piuttosto che cedere*. I due milioni di prigionieri, nei confronti del numero assolutamente minimo di morti, hanno confermato che il sangue francese è stato risparmiato; e almeno, in tanto abbattimento c'è questo confortante se non glorioso pensiero. La posizione dell'opinione pubblica mondiale è stata, quindi, quasi dappertutto unanime, nel considerare che la *pauvre France* aveva perduto sulla Mosa l'ultima battaglia d'una guerra sfortunata che durava da vent'anni. Era una guerra incominciata quando l'esaltazione gallica aveva raggiunto il colmo, dopo Versaglia, ed i francesi credevano, in buona fede, di possedere il più perfetto esercito del mondo. Tanto perfetto che non aveva neanche bisogno di aggiornarsi e seguire i nuovi sistemi tecnici: tanto superbo da poter impunemente disprezzare tutti gli altri, dichiarando di attenderli a piè fermo alla prova del fuoco.

delle capitali in crescita, come Bucarest, che si vantano di essere delle piccole città-luce e dove il massimo titolo di merito nazionale è di essersi adeguati ai dettami venuti dalla Torre Eiffel. Questo mal francese dilaga un po' dovunque e se si dovesse ricorrere al sistema della «prima pietra» per chi ne è rimasto immune, ben pochi sarebbero coloro che tirerebbero coscientemente il sasso. E' l'epoca in cui i Congressi adottano come lingua ufficiale il francese e dove si giunge a misurare il grado di cultura e raffinatezza d'una persona dal modo con il quale ha assimilato la lingua dello splendente paese, posto in cima ai pensieri dell'universo.

FORZE CENTRIFUGHE

Voci rudi rompono l'incantesimo. S'ode parlare, frequentemente, d'una crisi di natalità, di una deficienza industriale, d'un persistente di-

sordine sociale. Ogni tanto uno scandalo, un grosso scandalo infrange il cerchio magico. Ma lo scandalo è messo a tacere e se ne ricordano soltanto i *chomeurs*, quando battono le strade e fanno la fame.

Appena questo idolo cade, sotto il ferro germanico, i popoli che crederanno nella sua immortalità si meravigliano. Anche la Francia aveva, dunque, un tallone d'Achille e la spada del Reich lo ha ricercato e l'ha sorpreso per infliggergli il colpo mortale.

Allora, un movimento di curiosità spinge a vedere che cosa resta della divinità che morde la polvere; com'era fatto il balocco sventrato che non ha più occhi per fissare nè segreti da velare per chicchessia. E vengono fuori, allora le tare del passato, quelle che rodevano gli *immortali principi* al pari dei giovani corpi francesi; tutto l'insieme di elementi negativi i quali avevano accorciato la parabola e gra-



vitavano paurosamente, spingendo la Francia il più lontano possibile dal sole dell'avvenire. Il « sole » era restato nell'ugola delle masse; ma proprio quando esse l'invocavano a canto spiegato la Nazione si contorceva in isteriche convulsioni che le scavavano la fossa.

Su tutto questo è passato la guerra, con il fatto militare che nel giugno di questo anno ha determinato il crollo francese. L'armistizio ha solo segnato i termini provvisori della resa: questa resa non è soltanto d'un esercito ma è d'un intero paese il cui fronte interno ha ceduto molto prima che i corpi d'armata innalzassero bandiera bianca in luogo di quella del combattimento. L'idolo è, dunque, a terra. Scoprendolo, si può osservare che esso ha più volti, forse perchè ha più anime. V'è una pluralità di atteggiamenti che non manca di interesse e rivela l'azione sotterranea di forze centrifughe le quali — sotto la minaccia del nemico — invece di fondersi si sono potenziate ed hanno persistito nella loro divergente direzione. La Francia ufficiale, privata dei suoi crpelli, cerca di nasconderle; ma esse, invece, balzano vive ed operanti a dimostrare che lo spirito unitario è meno forte dell'istinto di conservazione.

“ ALLONS, ENFANTS...”

Se è vero che il dolore affratella, bisogna pensare che la Francia non provi alcun dolore per la sua attuale situazione. All'indomani dell'evento che strappò di mano alle forze ancora intatte le armi con le quali avrebbero potuto difendere almeno l'onore della Patria, si pensò che la Francia, umiliata ed accasciata sotto il peso della sciagura, cercasse di riorganizzare il suo fronte interno per la rinascita civile. Il crollo della resistenza aveva determinato colossali problemi — sui quali l'antichissimo Pétain insisteva in ogni discorso — e che da soli avrebbero richiesto l'intera dedizione di ogni francese. Invece, s'è determinata una reazione tipicamente borghese, ferocemente egoistica, assolutamente scevra d'una intima considerazione per quella *pauvre France* che a paro-

le tutti compiangono e che a fatti ciascuno odiosamente rinnega.

Questa reazione ha vari modi e si estrinseca in varie forme. C'è chi non ha capito. C'è molta gente che crede che la Francia abbia soltanto perduto una grossa battaglia. Non ha ancora compreso che la Francia ha perduto la guerra e che se la vittoria dell'asse potrà essere, a suo talento, più o meno generosa per l'Inghilterra, questo è comunque un affare che non riguarda i vinti di Compiègne. Tale categoria di pubblico è del tutto fuori strada. Essa ciancia di riacquistare le posizioni perdute, mostrando di essere molto lontana, forse volutamente, dalla realtà; cioè che la Francia è scaduta dal primo al secondo rango, come avviene per tutti coloro i quali, nel momento supremo, non si mostrano all'altezza di ciò che accade; ed è, appunto, il caso attuale.

A questi speculatori dell'imprevisto, che si illudono di poter ancora giocare un'ultima partita, ha fatto riscontro la fallace illusione del militarismo dissidente il quale crede di poter trovare il punto d'onore nella disobbedienza al Capo dello Stato e nel passaggio, armi e bagagli, agli inglesi.

V'è, poi, una terza e non ultima categoria, di francesi che non vogliono appiattirsi nella rinunzia a contar qualche cosa che è propria di chi ha perduto; essi giocan d'astuzia, pirottano con ambigue frasi giornalistiche, emettono giudizi o prendono posizione anche in avvenimenti militari, dimenticando che lungo i Campi Elisi passeggiano i soldati di Hitler cui è possibile, sol che lo vogliano, fare il buono od il cattivo tempo su due terzi della Francia. Resta, infine, una massa, grigia ed inerte, la quale si preoccupa dei suoi risparmi, del suo benessere, del suo stomaco. Una massa di scontenti in sordina che lavora a costruirsi una zattera capace di resistere alla corrente impetuosa. Essi non vedono, nè vogliono vedere, al di là del metro quadrato dove poggiano i piedi. Quanto alla Francia, la madre pericolante, basta una cromolitografia al muro ed una lampada votiva innanzi al monumento ai caduti. L'egoismo di questa gente rasenta l'in-

verosimile. Essa reagisce alla disfatta nella forma negativa; è la forma chiusa, la più terribile.

In altri tempi, questa massa — che è composta di milioni di individui — avrebbe fatta una Rivoluzione. Oggi s'accontenta di un'involuzione graduale. Invano radio-Londra assicura che « *radio-Paris ment-radio Paris est allemand* ». La Francia, dopo aver riflettuto alle sue tremende responsabilità, ha creduto in una trovata geniale: quella di inscenare un processo ai « responsabili ». I responsabili varcano, ad uno ad uno, le porte della prigione. Le notizie, scarsissime, ci giungono come un'eco dell'al di là: Daladier tranquillo, Gamelin pensoso, Mandel furibondo.

A Riom, i giudici, per mandato del popolo francese, giudicano i responsabili. Ma chi giudicherà il popolo francese, compresi i giudici stessi, dal momento che è stato abbondantemente dimostrato come la colpa della disfatta ricada sugli sterili, sugli alcoolizzati, sui disfattisti, sui panciafichisti tutti e sugli imbroglioni di cui era così ricca la costellazione politico-finanziaria parigina?

Perciò il pubblico mondiale trova insipida la piccola commedia che si svolge nella grande tragedia e mostra di sbadigliare, assistendo allo spettacolo d'una Francia — la quale, non potendo processare il sistema, spinge sul banco degli accusati l'ultima delle sue incarnazioni: un generale i cui soldati scapparono, dei politici che videro polverizzarsi un fronte interno corroso da vent'anni di euforia, da cento di stanchezza.

RENATO CANIGLIA



Opere assistenziali:
cibo caldo nelle
cucine. (Publifoto)

DOCUMENTI E BOLLETTINI DELLA NOSTRA GUERRA

206. BOLLETTINO N. 101.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 16 settembre:

Nostre avanguardie hanno occupato ed oltrepassato Sollum. Sono stati distrutti una cinquantina fra carri armati ed autobloccanti nemiche. Reparti nemici in ritirata hanno incendiato numerosi depositi e subito gravi perdite per l'azione molto intensa della nostra aviazione.

Una nostra formazione aerea ha attaccato con azione di bombardamento in picchiata l'aeroporto di Hal Far, a Malta, centrando con tiro preciso le difese contraeree, gli impianti e le aviorimesse; sono stati osservati una grande esplosione ed un successivo incendio di notevoli proporzioni. Levatasi la caccia nemica, essa ha rifiutato il combattimento con la nostra caccia di scorta, impegnando invece i nostri "picchiatielli", i quali, passati al contrattacco, hanno abbattuto un velivolo nemico e colpito gravemente un secondo. Tutti i nostri velivoli sono rientrati.

Nel Mediterraneo orientale nostri Mas hanno affondato un sommergibile nemico. Un incrociatore nemico, attaccato da una nostra formazione aerea, è stato colpito in pieno da una bomba di medio calibro.

Nell'Africa orientale nostri aerei hanno bombardato capannoni nella zona di Gaz Regheb (Sudan); incursioni aeree del nemico su Assab, Massaua, Debarod, Asmara e Gura hanno causato complessivamente quattro feriti e danni di limitata entità.

A Matemma paesani armati sorprendevo e fuggivano una carovana guidata da un capitano australiano che tentava entrare in nostro territorio.

207. BOLLETTINO N. 102.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 17 settembre:

Nella giornata di ieri, aspri combattimenti si sono svolti nella regione di Sidi el Barrani fra le nostre truppe avanzanti e formazioni corazzate inglesi.

In mezzo a nubi di sabbia sollevate dal ghibli infocato del Sahara, la battaglia continua.

Si nota qualche sintomo di crisi nello schieramento nemico.

208. IL DUCE A CIVITAVECCHIA.

Nel pomeriggio del 16 settembre, alle ore 16, il Duce si è recato a visitare lo Stabilimento della Società Anonima Prodotti Chimici Nazionali sulla via Aurelia, nei pressi di Civitavecchia.

Questo stabilimento industriale dispone di grandiosi impianti per la produzione dell'allumina dalle bauxiti e dell'allumina e sali potassici dalle leuciti.

Il Duce, giunto inatteso, ha trovato intenti al lavoro tecnici e maestranze che gli si sono stretti intorno in una manifestazione di entusiasmo.

Egli ha visitato attentamente i vari reparti dello Stabilimento, chiedendo di essere minutamente informato dei processi tecnici adottati per il trattamento dei minerali di bauxite e delle rocce leucitiche.

Durante la minuziosa visita ai reparti, che si è protratta per oltre un'ora, il Duce ha voluto essere informato dal Direttore dello Stabilimento, dott. Mungoli, del progetto di trasformazione e di ampliamento di una parte degli impianti già in corso di attuazione, nonché delle condizioni di lavoro delle maestranze.

Diffusasi la notizia della visita, le famiglie dei lavoratori sono nel frattempo accorse all'ingresso dello Stabilimento per porgere il loro saluto al Duce, che è stato seguito dagli operai fino all'automobile con rinnovate entusiastiche manifestazioni.

Prima di lasciare lo Stabilimento il Duce, che era accompagnato dal Ministro per le Corporazioni, si è vivamente rallegrato con i tecnici per l'andamento dei lavori, che faranno di questo Stabilimento uno dei più importanti complessi industriali per l'attuazione del piano autarchico dell'alluminio e per la produzione dei concimi potassici nazionali.

209. L'ITALIA IN EGITTO.

La propaganda britannica insiste nel suo tentativo — già denunciato dalla nostra stampa — di presentare le operazioni italiane contro le basi inglesi in territorio egiziano come un'azione rivolta in qualche modo contro il popolo egiziano.

Si riafferma in proposito nei nostri ambienti responsabili che gli italiani saranno dolenti se un solo egiziano dovesse essere ucciso o ferito dalle nostre truppe. Noi combattiamo unicamente gli inglesi, sul terreno che gli inglesi si sono scelti.

210. BOLLETTINO N. 103.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 18 settembre:

Nell'Africa settentrionale truppe metropolitane e truppe libiche — che anche in quest'azione hanno pienamente confermate le loro alte virtù guerriere e l'assoluta fedeltà all'Italia — proseguendo nella loro vittoriosa avanzata hanno occupato Sidi el Barrani, a 100 chilometri in linea d'aria dal vecchio confine cirenaico, e stanno procedendo alla organizzazione della nuova base e delle retrovie.

La tenace resistenza del nemico — appoggiata da formazioni corazzate — è stata ovunque infranta.

La nostra aviazione è ripetutamente intervenuta con azioni di bombardamento e mitragliamento. Cinque apparecchi nemici tipo Gloster sono caduti in fiamme, uno è stato probabilmente abbattuto. Quattro nostri apparecchi non sono rientrati alla base.

Il nemico ha effettuato incursioni notturne su Bengasi e Derna provocando, nel porto di Bengasi, l'affondamento di un pontone e di una torpediniera e qualche incendio, prontamente domato. A Derna, lievi danni ad un piroscalo. Un velivolo nemico è stato probabilmente abbattuto.

A Malta, una nostra formazione di "picchiatielli" scortata dalla caccia, ha bombardato l'aeroporto di Micabba, provocando incendi e danni rilevanti, e distruggendo al suolo almeno tre velivoli. La caccia nemica, dopo aver cercato di sottrarsi al combattimento con la nostra scorta, attaccava i "picchiatielli" i quali contrattaccavano decisamente abbattendo due velivoli nemici. Due nostri velivoli non sono rientrati.

Nell'Africa orientale la nostra aviazione ha bombardato Boma (Basso Sudan), danneggiando un fortino ed incendiando un accampamento. Durante una ricognizione su Aden un nostro velivolo, attaccato dalla caccia inglese, ha colpito gravemente un aereo avversario, rientrando poi incolume alla base.

Un aereo nemico è stato distrutto al suolo da nostri velivoli a Saraf Said (nord ovest di Gallabat).

Incursioni aeree nemiche su Assab, Massaua, Harmil, Asmara non hanno recato danni; a Dire Daua un ferito, lievi danni ad un albergo. Un velivolo nemico è stato probabilmente abbattuto dalla difesa c. a. della R. Marina.

Un velivolo nemico tipo Blenheim diretto a Malta ha atterrato per errore sull'aeroporto di Pantelleria ed è stato catturato intatto, con l'equipaggio composto di due ufficiali ed un sottufficiale.

Naufragi di un piroscalo inglese di 5.800 tonnellate affondato da un nostro sommergibile operante nell'Atlantico sono stati sbarcati a Lisbona.

211. BOLLETTINO N. 104.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 19 settembre:

Unità navali nemiche hanno svolto un'azione di fuoco contro le nostre truppe nella zona costiera tra Bardia e Sidi Barrani. Interventuta la nostra aviazione esse sono state bombardate, costrette a sospendere l'azione e poste in fuga. Un incrociatore da 10 mila tonnellate è stato colpito col siluro da un nostro aereo silurante e gravemente danneggiato. Altri intensi bombardamenti, spazzamenti e mitragliamenti sono stati eseguiti dalla nostra instancabile Aviazione colpendo ovunque colonne e mezzi meccanizzati nemici in fuga, gli appostamenti di Marsa Matruh ed altri obiettivi militari.

Il nemico ha eseguito azioni aeree nelle zone di Tobruk, Bomba, Bengasi, causando perdite e danni limitati. Due velivoli avversari sono stati abbattuti dalla nostra caccia, tre sono stati probabilmente abbattuti, un altro è stato abbattuto dalla difesa c. a. della R. Marina.

Tutti i nostri velivoli sono rientrati. Aerei nemici hanno attaccato le isole di Rodi e di Lero lanciando disordinatamente bombe, in parte cadute in mare, e provocando piccoli incendi, lievissimi danni ad una palazzina e nessuna vittima. Un aereo nemico è stato abbattuto dalla difesa contraerea.

Nell'Africa Orientale il nemico ha effettuato incursioni aeree su Cassala, Assab, Giavello, Mogadiscio, Dire Daua, Zeila, Mersa Teclai (Mar Rosso), causando complessivamente 7 morti e 13 feriti tra nazionali ed indigeni e danni insignificanti.

La nostra aviazione ha bombardato piroscali alla fonda nel porto di Aden.

212. RAPPORTO DEL MARESCIALLO GRAZIANI AL DUCE.

Il Maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani ha mandato al Duce, Comandante delle Forze Armate operanti, il seguente rapporto:

Duce,
Il primitivo disegno delle operazioni prevedeva essenzialmente un attacco aggirante per la destra, da integrare al momento opportuno con una duplice azione avvolgente su Sidi Barrani. Poiché nel frattempo, la situazione delle forze nemiche andava accentuando un addensamento di elementi meccanizzati a portata della direttrice esterna (Bir Kreygat-Dar el Brug-Bir Dignaish), che avrebbe dovuto essere seguita dalla nostra ala destra, decidevo di cambiare radicalmente il disegno operativo, concentrando tutte le forze sulla sinistra e puntando fulmineamente su Sidi

Barrani e sulla direttrice costiera. In tal modo le strombazzate e realmente potenti forze corazzate nemiche operanti nel deserto sarebbero state tagliate fuori della loro base e costrette a ripiegare per piste malagevoli e prive di ogni risorsa.

Impartivo subito ordini: in sintesi: il gruppo Divisioni Libiche da Bir Gobi-Gabr Salek in prima schiera tra Capuzzo e Ghibra; il Ventesimo Corpo d'Armata in seconda schiera dietro le Divisioni Libiche, col suo poderoso schieramento avanzato di artiglierie di medio e piccolo calibro, doveva appoggiare l'attacco dei libici; in riserva due elementi celeri, il Raggruppamento misto Maletti a destra, pronto a sfruttare la direttrice esterna predetta, e la Divisione XXIII Marzo, tutta autocarrata, a sinistra.

Lo sviluppo della manovra veniva previsto in due fasi. Prima: movimento per raggiungere le posizioni di partenza. Seconda: attacco agli sbocchi di Sollum e di Halfaya e rapida avanzata verso Barrani. In base alla situazione, mi riservavo di decidere circa il momento di lanciare le colonne celeri. I movimenti della prima fase si svolgevano con qualche difficoltà nelle asprezze del deserto da parte del Raggruppamento Maletti, sottoposte anche a ripetuti bombardamenti aerei. Ritenendo impossibile affidargli ancora il compito di agire isolatamente per la direttrice del deserto, lo spostavo più a nord, a Ghibra, a stretto contatto a destra con la Decima Armata. Si rendeva anche necessario un giorno di sosta per il riordinamento e la ricostruzione delle dotazioni logistiche.

L'avanzata in forze su Sollum e Halfaya, iniziata il giorno tredici, e la prosecuzione verso est coglievano di sorpresa il nemico, che attendeva le nostre colonne principali più a sud da Sidi Omar e Schefferzen. La sera del 14, le Divisioni Libiche, travolta la resistenza nemica, avevano raggiunto Tidan e Khadim a circa 25 chilometri da Sollum. Giudicando giunto il momento decisivo e ordinavo immediatamente che la riserva, costituita dalle colonne celeri XXIII Marzo e Maletti, scavalcando le Divisioni Libiche, puntasse decisamente su Sidi el Barrani. Benché le difficoltà del momento, date le pessime condizioni delle piste e l'imperversare del ghibli, non abbiano consentito di occupare Sidi Barrani nella giornata del 15, ma solo nel giorno successivo, tuttavia la manovra può ritenersi perfettamente riuscita.

La Divisione corazzata inglese, infatti, appena accortasi della minaccia su Sidi el Barrani, si è affrettata a ripiegare precipitosamente lungo le piste desertiche, inseguita senza posa, bombardata e mitragliata dai nostri instancabili stormi, che hanno seminato nelle sue file distruzione e disordine. Gran parte dei suoi mezzi sono rimasti abbandonati lungo le piste. Molti sintomi hanno rivelato la crisi dei rifornimenti, specie di benzina e di acqua, nonché disorientamento e nervosismo nel Comando nemico.

Il comportamento, valore e spirito di sacrificio di tutte le forze armate, terrestri e aeree, è stato superiore ad ogni elogio, specie tenendo presenti le condizioni del terreno, la stagione ritenuta proibitiva dal nemico e soprattutto l'imperversare del ghibli soffocante durante la giornata decisiva.

Prime ad entrare in Sidi el Barrani sono state le CC. NN. della «XXIII Marzo». In perfetta comunione di spirito con l'Esercito e la Milizia della Rivoluzione, superba prova hanno dato le unità Libiche. In solo otto giorni hanno percorso a piedi 250 chilometri di deserto, combattendo e subendo serenamente offese aeree e bombardamento dell'artiglieria, sfatando così le leggende diffuse dalla propaganda nemica che i Libici non si sarebbero battuti.

L'operazione, in complesso, è riuscita a realizzare la sorpresa in un teatro di operazioni che questa sorpresa a priori escludeva.

Dal punto di vista logistico si sono fatte cose imponenti. I critici militari anglo-egiziani giudicavano che fra il mare e il deserto avrebbero potuto transitare al massimo 15-20 mila uomini e che il passaggio degli autocarri e delle autobloccanti era difficilissimo, specialmente da agosto a metà ottobre. Uno di essi concludeva testualmente: «Una simile spedizione avrebbe quindi cinque probabilità di successo su cento e soltanto nella stagione da novembre a marzo».

Il nemico, dopo aver fatta tutta la resistenza possibile, contrastando palmo a palmo il terreno, è stato infine travolto dalla manovra che lo attanagliava e si è precipitosamente ritirato su Marsa Matruh distruggendo e incendiando depositi e baraccamenti e interrando pozzi. Si può calcolare che esso abbia perduto più della metà dei suoi mezzi corazzati, tra quelli colpiti dall'aviazione e quelli sperduti nel deserto a seguito del disordinato ripiegamento.

L'aviazione si prodigava instancabilmente con azioni di bombardamento sull'avversario, mettendo tra le sue file il terrore, e con la protezione delle colonne marcianti nel nudo deserto e con crociere della caccia, di fronte alle quali le forti formazioni dei Gloster nemici hanno costantemente voltato le spalle.

Là dove il critico inglese già citato opinava che non sarebbero potuti passare che pochi automezzi, ve ne sono transitati, durante l'azione, circa duemila: dimostrazione palese di uno sforzo logistico di tale potenza, che certamente non poteva essere né concepito, né tanto meno realizzato dalla mentalità britannica, che avrebbe forse preferito compiere questa avanzata metodica facendosi seguire dalla costruzione di una ferrovia, come quella di Lord Kitchener, di buona memoria, nel Sudan.

Pari allo sforzo delle macchine è stata la resistenza dei nostri fanti, delle Camicie Nere e delle truppe Libiche, che, sotto un calore di 50 gradi e nel turbine delle sabbie sollevate dal ghibli ardente, si sono contentati del consueto litro d'acqua di Neghelli.

Graziani

213. BOLLETTINO N. 105.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 20 settembre:

Un nostro aereo da ricognizione marittima ha attaccato con bombe un sommergibile nemico, affondandolo.

Nell'Africa settentrionale incursioni aeree nemiche sul porto di Derna nelle zone di Bomba, di Tobruk e Sol-lum, hanno causato un morto ed alcuni feriti; lievi danni materiali. A Sidi Barrani un velivolo inglese è stato abbattuto dal tiro c. a. I velivoli nemici abbattuti durante le incursioni di cui al bollettino precedente risultano, da ulteriori accertamenti, in numero di 7 oltre a 2 probabili.

Un piroscafo inglese colpito dalla nostra aviazione dell'Egeo durante l'attacco di cui al bollettino n. 99 è entrato al Pireo con incendio a bordo e gravi avarie e trovosi in bacino.

Nell'Africa orientale una nostra formazione aerea ha bombardato un accantonamento nemico ad Uari Jusuf (a nord-ovest di Galiabat). Durante l'incursione su Cas-sala, di cui al precedente bollettino, la nostra caccia ha abbattuto in fiamme un velivolo inglese tipo Blenheim. Un aereo avversario segnalato probabilmente abbattuto nel bollettino n. 103 durante un'incursione su Massaua, è stato trovato a 30 km. dalla città: l'equipaggio è deceduto.

Incursioni aeree nemiche su Dire Dawa, Giavello e Mogadiscio hanno recato lievissimi danni: nessuna vittima.

214. BOLLETTINO N. 106.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 21 settembre:

Il nemico, che nei giorni precedenti aveva bombardato gli ospedali di Bardia, Tobruk e Derna, ha eseguito, nella notte scorsa, un violento bombardamento sulla

città di Bengasi, senza colpire alcun obiettivo di interesse militare, provocando danni rilevanti alla abitazioni civili specialmente nelle zone popolate dai musulmani. Si lamentano tre morti e ventisette feriti.

Come immediata ritorsione una nostra numerosa formazione di velivoli ha intensamente bombardato nelle ore diurne e notturne gli impianti ferroviari, depositi ed apprestamenti a Marsa Matruh, con evidenti risultati: sono state osservate vaste distruzioni ed incendi. Tutti i nostri velivoli sono rientrati.

Nell'Africa orientale durante uno scontro a noi favorevole nella valle del fiume Akobo (confine Alto Sudan) il nemico ha lasciato sul terreno trenta morti; da parte nostra tre feriti.

Nostri velivoli hanno bombardato l'aeroporto di Aden e due convogli di piroscafi, scortati da navi da guerra, che dirigevano verso lo stretto di Bab el Mandeb. Il nemico ha effettuato le solite incursioni aeree su Assab, Tessenai, Gura, Harar e Dire Dawa, senza causare vittime; danni materiali limitati.

215. BOLLETTINO N. 107.

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica in data 22 settembre:

Il bombardamento degli obiettivi militari di Marsa Matruh effettuato dalla nostra aviazione ha avuto risultati imponenti per la precisione del tiro e per il volume del fuoco: i numerosi incendi osservati, gli obiettivi centrati e distrutti malgrado la violenta reazione contrerea, l'assenza della caccia nemica che non ha osato affrontare le nostre formazioni, testimoniano la piena riuscita dell'operazione ed il panico dell'avversario.

Nostre formazioni aeree hanno bombardato, ad est di Marsa Matruh, i campi d'aviazione di Maaten Bugush e di El Dabà, la stazione ferroviaria e baraccamenti in quest'ultima località. L'aviazione nemica ha lanciato bombe durante la notte, su Sidi Barrani, Tobruk e Derna, causando alcuni feriti; nessun danno notevole. Un aereo avversario è stato probabilmente abbattuto dalla difesa c. a.

La base navale di Alessandria è stata violentemente bombardata da nostri reparti aerei; una nave è stata colpita in pieno da una bomba di grosso calibro.

Un'altra formazione aerea ha attaccato gli impianti del centro petrolifero di Caifa colpendo un deposito di carburanti e la nuova raffineria e provocando importanti incendi.

Tutti i velivoli impegnati nelle suddette operazioni sono rientrati alle proprie basi.

Nel Mar Rosso un convoglio nemico scortato da incrociatori e cacciatorpediniere è stato attaccato dalla nostra aviazione: due navi trasporto sono state colpite e gravemente danneggiate. Tutti i velivoli sono rientrati. Una nostra pattuglia aerea ha effettuato un'incursione su Isioi (Chenia); impegnato il combattimento con la caccia nemica, è rientrato incolume dopo aver colpito un velivolo nemico.

L'avversario ha effettuato varie incursioni aeree in Somalia, bombardando reiteratamente il villaggio di Bur-gavo (a sud est di Chisimaio) dove si lamentano due feriti, e lanciando bombe su un terreno d'atterraggio a sud-ovest di Chisimaio ed a sud-ovest di Bardera. A Massaua un attacco aereo non ha causato vittime né danni; un velivolo nemico è stato abbattuto dalla difesa contrerea, l'equipaggio è stato fatto prigioniero: un altro velivolo è stato probabilmente abbattuto.

CALENDARIO DEGLI AVVENIMENTI

LUNEDÌ 16 Attività politica e diplomatica: Si ha da Budapest che il Reggente ha fatto il suo ingresso solenne, calorosamente acclamato dalle popolazioni, a Szasziegen ed a Marosvasarhely.

L'agenzia ufficiosa tedesca ha da Vichy che il Gabinetto francese si è riunito sotto la presidenza di Laval. Il Ministro degli Esteri Baudoin ha riferito su una recente visita a Parigi e più precisamente su una serie di colloqui da lui avuti con personalità germaniche. Nel corso di questi colloqui è stata esaminata e discussa la possibilità di trasferire il Governo a Versaglia.

Si informa da Berlino che è giunto in quella città il Ministro spagnolo Serrano Suñer, ricevuto alla stazione dal Ministro degli Esteri del Reich von Ribbentrop, dall'ambasciatore di Spagna a Berlino e dall'Incaricato d'Affari d'Italia.

Situazione militare. Le notizie sulle operazioni italiane sono pubblicate nella rubrica « Documenti e bollettini della nostra guerra ».

Dai comunicati tedeschi: Attacchi aerei su Londra, Bromley, Woolwich, Dover, Portland, Southampton. 26 mila tonnellate di naviglio mercantile nemico affondato. Falliti attacchi aerei inglesi su Berlino: qualche bomba su altre città del Reich. 79 apparecchi inglesi abbattuti: 34 apparecchi tedeschi mancanti.

MARTEDÌ 17 Attività politica e diplomatica. Si ha da Berlino che il Führer ha ricevuto il Ministro italiano Teruzzi e il Ministro spagnolo Serrano Suñer.

Si apprende da Atene che il governo greco ha richiamato un numero considerevole di riservisti nelle isole dell'Egeo orientale. Si parla del richiamo di cir-

ca 10 classi. Nei circoli autorevoli greci si afferma oggi che tutte le misure militari finora adottate dal governo greco sono ispirate al solo fine del mantenimento della neutralità ellenica.

Si ha da Berna che in seguito alla decisione del Governo francese di non riconoscere più nessun Governo di fuorusciti lo pseudo Governo belga che risiedeva finora su territorio francese, ha finito per decidere il proprio scioglimento.

Situazione militare - Dai comunicati tedeschi: Dopo bombardata dalle batterie costiere tedesche. Sfavorevoli condizioni atmosferiche. Attacchi aerei sugli aeroporti dell'Inghilterra meridionale e centrale: sugli impianti portuali di Whitby, su Londra, su Liverpool. 3 apparecchi inglesi abbattuti, 2 apparecchi tedeschi mancanti.

MERCOLEDÌ 18 Attività politica e diplomatica. Si ha da Vichy che la Corte Suprema, stabilita a Riom, in seguito a richiesta del Procuratore generale, ha pronunciato la messa in stato di accusa di Daladier e del generale Gamelin.

A Londra si dice che due alte personalità francesi ostili a Pétain e amiche personali di Churchill si trovano in questo momento nel sud dell'Algeria, provenienti dal Ciad, e cercano di sobbillare le truppe di colore contro il Governo dell'Algeria.

L'intrigo britannico, si dice, è intenso nel Marocco, in Algeria e in Tunisia, dove, assicurano a Londra, trova fertile terreno in vari ambienti coloniali francesi.

Si ha da Londra che dopo due brevi sedute pubbliche la Camera dei Lords e la Camera dei Comuni hanno proseguito i loro lavori in segreto su proposta del Primo Ministro Churchill.



prodotti
per l'uomo elegante

perifissatore

che conserva la capigliatura sempre peltinata e liscia per più giorni.

PERI CREMA per BARBA

che fa ottenere una rasatura perfetta, indolore e senza alcuna irritazione della pelle.

KHASANA

MILANO Via S. Vittore, 47

ARRETRATI

Rendiamo noto che sono disponibili tutti i fascicoli arretrati di

CRONACHE DELLA GUERRA

Fatene richiesta presso le principali edicole

È USCITO

IL NUMERO 4 DI

FRONTE

GIORNALE DEL SOLDATO

24

grandi pagine illustratissime

FRONTE

pubblicherà ogni settimana articoli politici militari e storici dovuti alle più conosciute firme d'Italia

È un giornale unico nel suo genere: è un giornale che porta ai soldati che combattono la voce del paese; e al paese la voce dei soldati

Le famiglie attraverso una speciale rubrica potranno avere notizie dei congiunti alle armi; e i soldati notizie delle loro famiglie

Contiene una rassegna settimanale dei mercati e della attività agricola; una pagina di varietà ed una pagina cinematografica offriranno un panorama completo della vita nazionale in tutti i settori

In ogni numero una novella ed una pagina umoristica a cui collaborano i più noti ed arguti disegnatori italiani

FRONTE

ESCE OGNI GIOVEDÌ

UN NUMERO COSTA L. 1,50

ABBONAMENTI

Italia, Impero e Colonie: anno L. 70
semestre L. 35 - trimestre L. 20 - Estero:
anno L. 130 - semestre L. 70 - trimestre L. 40

DIREZIONE, REDAZIONE, E AMMINISTRAZIONE.
Roma, Città Universitaria
Telefoni: numeri 40.607 - 41.926 - 487.389

PUBBLICITÀ

Rivolgersi all'Unione Pubblicità Italiana
S. A., Roma, Via Dossofatti, 9 (ex Via del
Parlamento) Telefono 61.372 e sue Succursali

TUMMINELLI E C. EDITORI - ROMA

Situazione militare - Dai Comunicati tedeschi: Attacchi aerei contro Londra, Croydon, Liverpool-Speck, Glasgow. Incursioni aeree inglesi sulla Germania del nord e dell'ovest. 9 apparecchi britannici abbattuti: 4 apparecchi tedeschi mancanti.

GIOVEDÌ 19 Attività politica e diplomatica. Giunge a Roma il Ministro degli Esteri del Reich, von Ribbentrop.

Si apprende da Berlino che la Germania ha deciso di rimandare in Patria tutti i prigionieri francesi affetti da malattie o sofferenti per ferite.

Inoltre tutti i medici, la cui presenza non è necessaria per le cure ai prigionieri stessi, verranno rimandati in Francia insieme con tutti i cappellani.

Situazione militare - Dai comunicati tedeschi. Condizioni atmosferiche sfavorevoli. Attacchi aerei nei dintorni di Londra, su Tilburg, Chatham, Porto Vittoria. Attacchi notturni su Londra, Liverpool, Billingham, Newcastle, e vari aerodromi nell'Inghilterra centrale. Incursioni aeree inglesi sulla Francia settentrionale e sul Belgio: nella Germania occidentale sono colpiti i sanatori di Bethel. 38 apparecchi inglesi abbattuti, 13 apparecchi tedeschi mancanti.

VENERDÌ 20 Attività politica e diplomatica. A Roma il Duce riceve il Ministro degli Esteri del Reich.

Si ha da Vichy che il Ministro dell'Agricoltura Caziot ha annunciato che a partire da lunedì prossimo tutti i generi alimentari saranno razionati in Francia. Il prelevamento dei viveri potrà essere effettuato esclusivamente mediante il sistema della tesseratura.

Si ha da Sofia che domani la terza armata bulgara, che si è già attestata nelle immediate vicinanze della frontiera con la Romania, entrerà in Dobrugia per occupare la prima zona del territorio che viene restituita alla Bulgaria. L'armata è composta di sei reggimenti di fanteria e di quattro di cavalleria su piede di pace. La prima zona comprende le città di Tutrakan e di Balcic; quest'ultimo centro portuale verrà contemporaneamente occupato per via di mare anche da contingenti della Marina.

Situazione militare - Dai comunicati tedeschi. Persistono le sfavorevoli condizioni atmosferiche. Incursioni aeree su Londra e sull'Inghilterra meridionale e occidentale. Incursioni aeree britanniche su alcune città della Germania occidentale e sud-occidentale. 1 apparecchio inglese abbattuto. 3 apparecchi tedeschi mancanti.

SABATO 21 Attività politica e diplomatica: A Roma secondo colloquio del Ministro degli Esteri del Reich con il Duce.

Si ha da Bucarest che fra il Ministro degli Esteri romeno e il Conte Ciano vi è stato uno scambio di telegrammi il cui testo è pubblicato con grande rilievo dai giornali locali. Il telegramma del Ministro romeno dice: «Nella mia qualità di Primo Ministro degli Esteri del nuovo Stato Legionario romeno ricordo con emozione la profetica fiducia che l'Eccellenza Vostra mi ha manifestato già alcuni anni fa nel trionfo delle forze giovani ed eroiche che oggi hanno liberato la mia Patria. Firmato: Ministro Sturza».

Il Conte Ciano ha così risposto: «Ho molto apprezzato il buon ricordo che avete conservato della nostra conversazione di alcuni anni fa. Sono felice di salutare nella Vostra persona il Primo Ministro degli Affari Esteri del nuovo Stato Legionario romeno e formulo i migliori auguri per il successo della Vostra missione e per l'avvenire della Vostra Patria rinnovata. Firmato: Ciano».

Si informa da Sofia che in occasione dell'entrata delle truppe bulgare nella Dobrugia meridionale, il Re Boris ha rivolto al popolo bulgaro un proclama in cui annunciando il felice avvenimento il Sovrano ha detto fra l'altro: «Abbiamo atteso a lungo questo avvenimento con volontà tesa verso l'avvenire e speranza irriducibile nel trionfo della giustizia. Oggi i nostri sforzi pacifici sono ricompensati. L'accordo bulgaro-romeno apre la via al ristabilimento dell'amabilità tradizionale tra i due popoli vicini. Che la gioia del popolo bulgaro rafforzi sempre più l'unità nazionale per un felice avvenire».

Situazione militare. Dai comunicati tedeschi: Attacchi aerei su Londra, sul centro ed il sud dell'Inghilterra. Incursioni aeree inglesi su città della Germania occidentale. 14 apparecchi inglesi abbattuti. 1 tedesco mancante. Circa 80 mila tonnellate di naviglio mercantile nemico affondate da sommergibili germanici.

DOMENICA 22 Attività politica e diplomatica. A Roma il Duce riceve in visita di congedo il Ministro degli Esteri del Reich, che fa ritorno a Berlino.

Si ha da San Sebastiano che nel suo ultimo discorso alla radio il Lord del Sigillo Privato ha dichiarato fra l'altro che «da quando l'attacco è stato sferrato contro la Francia noi abbiamo passato delle settimane di inquietudine. Tale inquietudine permane». Riflettendo poi sui bombardamenti tedeschi, Artlee ha aggiunto che «noi possiamo constatare i risultati dei loro assalti contro di noi, che sono seri». Concludendo il Lord del Sigillo Privato non ha avuto nessuna reticenza ad affermare testualmente che «è possibile che noi dobbiamo ancora sopportare cose peggiori — non vi è luogo a facile ottimismo — ma vi sono tuttavia delle ragioni per aver fiducia».

Si apprende dal Cairo che si è verificata colà un'improvvisa crisi ministeriale. Quattro membri del governo egiziano e precisamente Noerachy Ministro delle Finanze, Mahmudghaleb Ministro delle Comunicazioni, Addelhadhi Ministro del Commercio e dell'Industria e Aliayoub Ministro senza portafoglio, hanno rassegnato le dimissioni.

I quattro dimissionari appartenevano al partito saudita che sotto la direzione di Maher Pascià si sarebbe dichiarato favorevole a una dichiarazione di guerra per parte dell'Egitto. A quanto si apprende dalle stesse fonti inglesi, il Gabinetto ricostituito non desidera che si prendano in proposito affrettate decisioni e vuole limitarsi ad attendere un'ulteriore evoluzione degli eventi. I dimissionari sono stati così rimpiazzati. Ablelhamid Soliman prima Ministro senza portafoglio è ora nominato Ministro delle Finanze, Megiud Ibrahim è nominato Ministro dei rifornimenti, Salib Samy ex Ministro dei rifornimenti è nominato Ministro dell'Industria e del Commercio e Hassein Sirry, rimanendo Ministro dei Lavori Pubblici, assume anche il dicastero delle Comunicazioni. Il Gabinetto si trova così ridotto da 14 membri a 10, sempre sotto la presidenza di Hassu Safan Pascià il quale conserva anche il portafoglio di Ministro degli Esteri.

Si ha da Sofia che l'occupazione della prima zona della Dobrugia è stata completata nel tardo pomeriggio di ieri tra l'entusiasmo della popolazione. La seconda zona sarà occupata il 25 e la terza il 28 corrente. L'occupazione dell'ultima zona avrà luogo il primo ottobre.

Situazione militare. Dai comunicati tedeschi: 176 tonnellate di naviglio mercantile nemico affondate da sommergibili germanici. Attacchi aerei su Londra e sulla costa meridionale e orientale dell'Inghilterra. Incursioni aeree britanniche sul territorio del Reich. 2 apparecchi inglesi abbattuti; 2 apparecchi tedeschi mancanti.

Direttore responsabile: Renato Camiglia

Istituto Romano di Arti Grafiche di Tumminelli e C.
Città Universitaria - Roma

LEGGETE

Roma Fascista

IL PIÙ DIFFUSO SETTIMANALE
DEI FASCISTI UNIVERSITARI

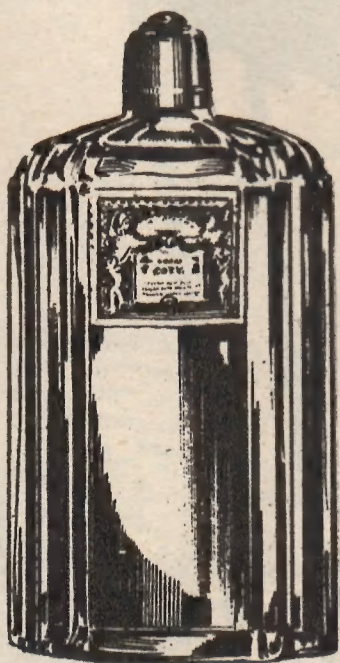
ABBONATI!

Provvedete in tempo utile al rinnovo dell'abbonamento usando il nostro C/C Postale N. 1/24910. Tutte le indicazioni possono essere contenute sul detto bollettino o sul Modulo di Vaglia Postale. Scrivete ben chiaro oltre al Vostro nome e cognome e indirizzo la parola:

R I N N O V O



UN MINUTO CHE SALVA LA GIORNATA



Basta una leggera frizione di Acqua di Coty, Capsula Verde, per dar forza e benessere al vostro corpo e vivacità ai vostri pensieri. Voi sentirete penetrare nel vostro organismo una sensazione di freschezza che predisporrà felicemente lo sviluppo della vostra giornata.

Milioni di persone la usano e ne sono entusiaste, perchè la trovano sostanzialmente diversa da ogni altra. Più pura, fresca e leggera, l'Acqua di Coty è la sintesi perfetta di tutti i fragranti effluvi della primavera: infatti essa contiene l'essenza stessa dei fiori e delle frutta più scelte.

Se invece preferite un'Acqua di Colonia più aromatica e profumata, domandate l'Acqua di Colonia Coty, Capsula Rossa, che, pur serbando i pregi della prima, unisce il vantaggio di profumare più intensamente e più a lungo.

ACQUA DI
COTY
Capsula Verde

SOC. AN. ITALIANA COTY • SEDE E STABILIMENTO IN MILANO



AVVISTAMENTO E SEGNALAZIONE